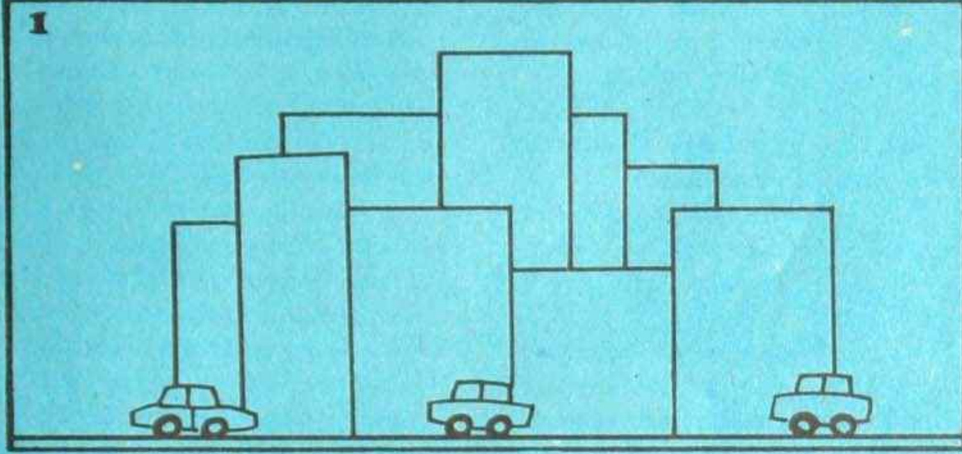
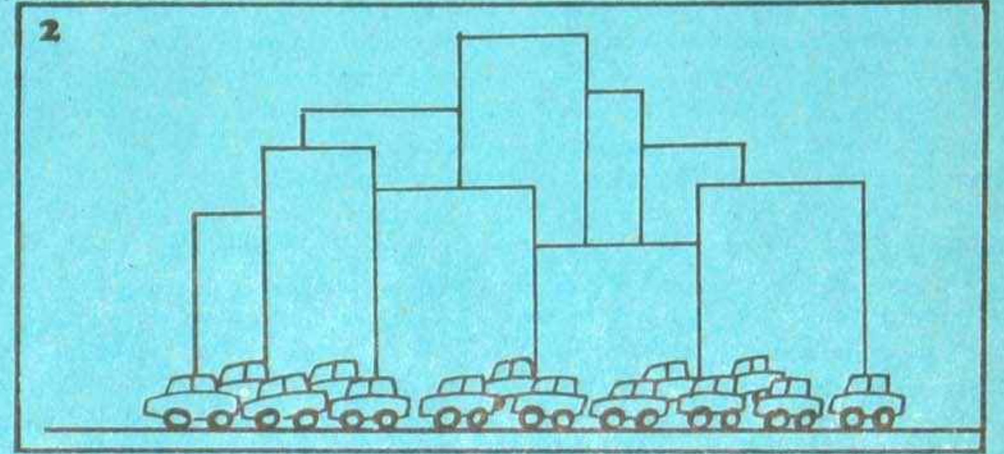
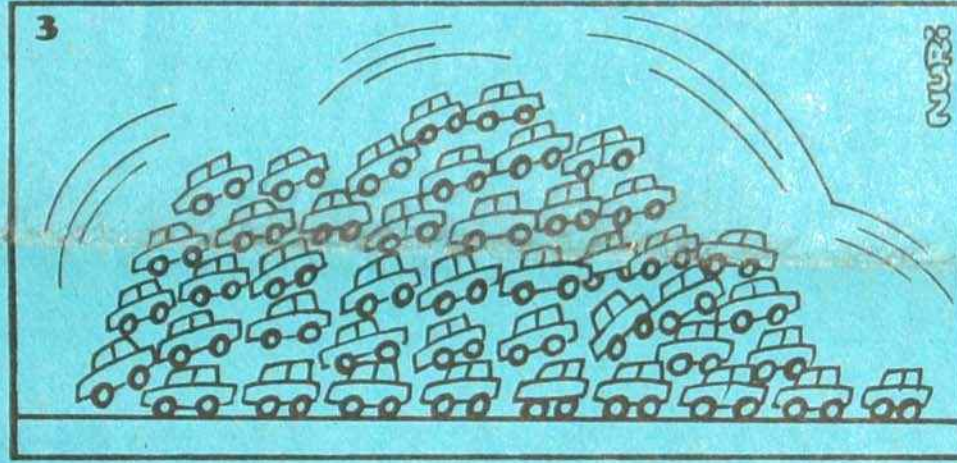
sayı 94 / kasım 1976

TEKNİK GÜÇ

İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASININ YAYIN ORGANIDIR İSTANBUL ŞUBESİNCE YAYIMLANIR

SON OTOPARK YÖNETMELİĞİ, OTOMOTİV TEKELLERİNİN ÇIKARLARINI KORUMAKTADIR

Türkiye'de Sektörel Gelir Dağılımı

- EN DENGESİZ GELİR DAĞILIMI VE EN DÜŞÜK ORTALAMA GELİR TARIM KESİMİNDE GÖRÜLMEKTEDİR.
- EN YÜKSEK GELİR GURUBUNDA (200.000 TL.) BULUNAN HANE HALKLARI, TOPLAMIN TARIMDA BİNDE 8'İ, SANAYİDE BİNDE 5'İ VE HİZMETLERDE BİNDE 6'SI OLDUĞU HALDE GELİRİN SIRASIYLA YÜZDE 12.3, YÜZDE 9.1 VE YÜZDE 8.5'İ ALMIŞTIR.

Türkiye'de hanelerin yüzde 49 unun tarım, yüzde 18'inin sanayi, yüzde 33'ünün de hizmetler sektöründe bulunduğu saptanmıştır. Sadece hizmetler sektöründeki hanelerin toplam gelir içindeki paylarının nüfus paylarından yüksek olduğu, en yüksek ortalama gelirin de yine bu kesimde bulunduğu görülmüştür. Buna karşılık, en dengesiz gelir dağılımı ve en düşük ortalama gelir tarım kesiminde ortaya çıkmıştır. Devlet Planlama Teşkilatı, Sosyal Planlama Dairesi, Araştırma Şubesi tarafından hazırlanan ve Türkiye'de 1973 yılında gelir dağılımını konu alan araştırmada ayrıca, hanelerin en büyük çoğunluğunun yüzde 49.1 ile tarım kesiminde bulunduğu. sanayi kesimindeki hanelerin ise toplam hane sayısının yüzde 17.9'unu meydana getirdiği gözlenmiştir.

Sektörler gelir grupları itibariyle ele alındığında ise, en büyük yığılmanın tarımda 5.000-10.000 TL. sanayi ve hizmetlerde ise 15.000 25.000 TL. gelir grubunda olduğu görülmüştür. En düşük gelir oluşturan 0-2.500 TL'lık grupta bulunan hane halkları toplam hane halklarının tarımda yüzde 7.2'si. sanayiide yüzde 1.9'u ve hizmetlerde binde 6'sıdır. Bunlar gelir payları sırasıyla, binde 5, binde 1 ve onbinde 4'dür. En yüksek gelir grubunda (200.000 TL.) bulunan hane halkları. toplamın tarımda binde 8'i. sanayide binde 5'i ve hizmetlerde binde 6'sı olduğu halde gelirin sırasıyla yüzde 12.3, yüzde 9.1 ve yüzde 8.5'i almıştır. Hanelerin toplam gelir içindeki payları açısından ele alındığında ise, tarım kesiminde hanelerin nüfus paylarından daha düşük sanayii sektöründe nüfus payına eşit, hizmetler kesiminde ise, nüfus payından yüksek olduğu göze çarpmıştır.

TOPTAN EŞYA FİATLARI HIZLA ARTIYOR...

- *EKİM AYI ARTIŞI YÜZDE 2.4 OLDU.*
- *EKİM AYINDA SANAYİ HAMMADDELERİ FİYATLARI YÜZDE 0.4 GIDA MADDELERİ FİYATLARI İSE YÜZDE 3.0 ARTTI.*
- *YILIN ON AYLIK DÖNEMİNDE SANAYİ HAMMADDELERİNDEKİ FİYAT ARTIŞLARI GIDA MADDELERİNİN ÜZERİNDE SEYRETTİ.*

Fiyatlar genel düzeyinde Ekim 1975'den bu yana izlenmekte olan yüksek oranlı artışlar devam etmektedir. Ticaret Bakanlığı'nca tutulmakta olan "Toptan Eşya Fiyatları Endeksi" (cari endeks)Ekim ayındaki yüzde 2.1 oranındaki artışı sonunda, yılın ilk on ayı itibariyle yüzde 15.2 oranında yükselmiş bulunmaktadır. Toptan Eşya fiyatlarındaki artış, Ekim 1975'e göre ise yüzde20.4'e ulaşmıştır.

Toptan eşya fiyatların, 1975 Ekim'inde yüzde 1.4 artmış 1974 Ekim'inde ise yüzde 0.4gerilemişti. Ocak-Ekim dönemi artışları, 1975'de yüzde 5.6 1974 de ise yüzde 16.7 olmuştu.

Toptan eşya fiyatları Ekim'de,Eylül'de olduğu gibi gıda maddelerindeki artışlardan etkilenmiştir. Ancak, yıllık ve on aylık gelişmeler dikkate alındığında, bu yıl sanayi hammaddelerindeki artışların gıda maddelerinden yüksek olduğu izlenmektedir. Yılbaşından bu yana gıda maddeleri fiyatlarının yüzde 18.2 artmasına karşılık, bu oranların son on iki ay itibariyle gıda maddelerinde yüzde 19.7 sanayi hammaddelerinde ise yüzde 21.5 olmuştur.

Toptan eşya fiyatlarının son üç yıldaki aylık seyri aşağıda gösterilmiştir.

Aylar	1974	Değişme	1975	Değişme	1976	Değişme
Ocak	281.0	2.4	399.1	3.8	369.1	2.3
Şubat	289.7	3.1	346.7	2.2	377.1	2.2
Mart	303.1	4.6	350.2	1.0	381.3	1.1
Nisan	311.8	2.9	350.7	0.1	393.8	3.3
Mayıs	320.7	3.2	346.1	1.3	404.0	2.0
Haziran	310.4	0.1	339.5	1.9	407.7	0.9
Temmuz	310.8	0.5	336.8	0.8	393.4	3.5
Ağustos	312.3	2.9	338.7	0.6	400.4	1.8
Eylül	321.5	0.4	340.3	0.5	407.0	1.6
Ekim	320.3	0.5	345.1	1.4	415.4	2.1
Kasım	321.8	1.5	347.6	0.7		
Aralık	326.7	19.1	360.7	3.8		
-Kümülatif Değişme				10.4		

alman tekelleri türkiye'de serbest bölgeler kurulmasını istiyor!

ALMAN SERMAYEDARLARI, TÜRKİYE'DE HİÇBİR KAYIT VE ŞARTA BAĞLI OLMADAN YATIRIM YAPMAK İSTİYOR...

Federal Almanya Heyeti Başkanı Sohl, Türkiye'de Serbest Bölgeler Kurulmasının İyi Olacağı Görüşünde...

ALMAN SANAYİCİLERİNDEN BİR KISMI, YABANCI SERMAYE MEVZUATININ TEMELDEN DEĞİŞTİRİLMESİNİ İSTİYOR...

Alman işadamları heyetinin Kasım ayı başında Türk kamu sektörü yetkilileri ile yaptıkları uzun görüşmelerden sonra iki tarafın da istekleri ve görüşlerinin açıklık kazandığı bildirilmektedir. Alınan bilgiye göre Alman işadamlarının Türkiye'den istekleri şöyle özetlenmektedir:

1-Alman işadamları Türkiye'de hiç bir kayıt ve şarta bağlı olmaksızın yatırım yapmak istemektedirler.

2-Türkiye'de yapılacak yatırımlar için ilerde millileştirme ve devletleştirme gibi işlemlere karşı garanti istemektedirler.

3-Türk parasının değerindeki değişikliklerden getirecekleri sermayenin etkilenmemesi için kur garantisi istemektedirler.

4-6224 sayılı yabancı sermayeyi teşvik kanununun değiştirilmesini istemektedirler.

5-Türk bürokrasisinde işlerin uzamaması için yeni kolaylıklar getirilmesini talep etmektedirler.

6-Türkiye'de serbest bölgeler kurularak daha rahat yatırım olanakları sağlanmasını istemektedirler.

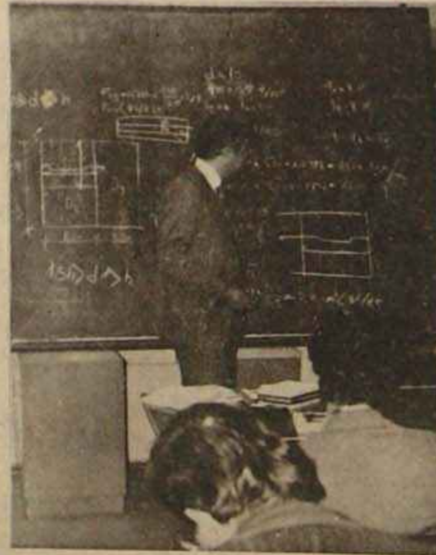
7-Optimum kapasite zorunluluğu getirilmemesi, yabancı sermaye oranının kısıtlanmamasını talep etmektedirler.

Alman sanayiciler federasyonu başkanı Dr. Hans Guen Her Sohl, bu konuda Anka Ajansına bir demeç vererek, "Türkiye'de serbest bölgeler kurulması iyi olur. Filipinlerde kuruldu. Geçenlerde Mısır devlet başkanı Enver Sedat ile görüşürken böyle bölgeler kurmak istediklerini söyledi. Türkiye'de kurulması Türk-Alman ilişkilerini geliştirir"demiştir.

Alman İşadamları Heyeti Başkanı Gunther Sohl, Başbakan Süleyman Demirel'in kendisine 6224 sayılı yabancı sermaye kanununun düzeltileceği konusunda teminat verdiğini ve Almanların Türkiye'de madencilik alanında yatırımlar yapma isteğini olumlu karşıladığını söylemiştir. İktisadi Kalkınma Vakfı Başkan Ertuğrul Soysal, Almanların Türkiye'de alt yapı yatırımlarına önem vermelerini istemiş ve ayrıca, Almanya'nın elini çabuk tutmaması halinde Türkiye'de Amerikan ve Japon yatırımlarının artacağını söylemiştir. İstanbul Sanayi Odası Başkanı Nurullah Gezgin de, Almanya'nın dışyatırımları içinde Türkiye'nin payının çok düşük olduğunu belirterek bunun arttırılmasını istemiştir.

DUYURU

"betonarme proje esasları" KONULU SEMİNER BURSA'DA YAPILIYOR, İSTANBUL'DA İSE TEKRARLANIYOR...



ODAMIZ İSTANBUL ŞUBESİNCE DÜZENLENEN "BETONARME PROJE ESASLARI" KONULU SEMİNER ÜYELERİMİZ TARAFINDAN BÜYÜK İLGİYLE KARŞILANMIŞTIR, TALEBİN FAZLA OLMASINDAN DOLAYI AYNI SEMİNER ÖNÜMÜZDEKİ AY İÇİNDE TEKRARLANACAKTIR, BU ARADA 7-8 ARALIK TARİHLERİNDE AYNI SEMİNER BURSA'DA YAPILACAKTIR. BURSA'DAKİ ÜYELERİMİZ TEMSİLCİLİKLE İLİŞKİ KURARAK YER VE SAATİNİ ÖĞRENEBİLİRLER...

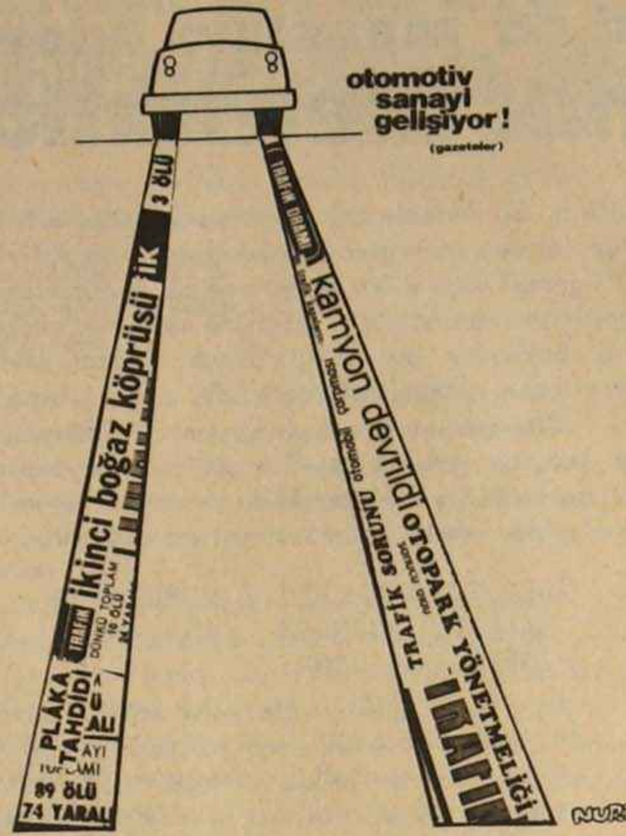
TEKNİKGÜÇ

Sahibi İ.M.O Adına Ertuğrul TIĞLAY

Yazı İşleri Müdürü Zeki ERGİNBAY

Teknik Sorumlu Şaban ÖZER

İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI'NIN YAYIN ORGANIDIR. İSTANBUL ŞUBESİ TARAFINDAN YAYINLANIR.
ADRES: HALASKARGAZİ CAD. 309/3 OSMANBEY-İSTANBUL. TELEFON: 48 36 42-47 96 57
DİZGİ: TEKNİK GÜÇ. BASKI: KAYI MATBAACILIK 22 18 94
ÖĞRENCİLERE 50 TL BÜTÜN ÜYELERE PARASIZ GÖNDERİLİR. 15 GÜNDE BİR ÇIKAR.
İLAN KOŞULLARI: TAM SAYFA 5000.-YARIM SAYFA 2500 TL'DIR. YAYINLANMA SÜRESİ FİATI DEĞİŞTİRMEKTEDİR. GENİŞ BİLGİ ODADAN ÖĞRENİLEBİLİR. BASILIŞ TARİHİ : 1976



BİR ARACIN MARİFETLERİ!

Ertuğrul TIĞLAY

Ülkemizde her şey büyük bir hızla otomobilleşiyor... Tek tek bireylerden aileye, aileden topluma varan bütün kategorilerde hastalıklı bir gelişmenin izlerini görüyoruz. Özellikle büyük kentlerimiz bir histeri nöbetine tutulmuşcasına sallanıyor. Radyo, T.V ve basın,bir koyup beş almanın erdemli (!) kolaylıklarını, bir otomobil sahibi almanın formüllerine uygularken;otomobil, özgürlüğün, mutluluğun ve yurttaşlığın (!) ayrılmaz bir parçası haline geliyor... Yurttaşlığın dedik... Evet otomobil sahipleri daha fazla yurttaş oluyor bu düzende... Zira siyasi iktidar, otomobilin ortaya çıkardığı sorunu çözmede öncelik ve kararlılık taşıyan bir tutum içinde... Yeni boğaz köprüleri, yeni otoyollar,tüm hazinliği ile son otopark ve garaj yönetmeliği bu tutumun belgesel örnekleri...

Son 25 yılda girilen hızlı kentleşme ve tüketime dayalı sanayileşmenin geldiği yeni durak ÖZEL OTO durağı.... Siyasi iktidarlarca uygulanan kentleşme ve kentleşmeye dönük alt yapı yatırımlarının özünde yatan gerçeği anlıyabilmek için OTOMOBİL olgusunu iyi ve doğru değerlendirmek gerekiyor. Günümüzün iki somut olayına değinerek bu olguya daha net bir yaklaşım yapabileceğiz.

1) Garaj ve Otopark Yönetmeliği

Yeni yürürlüğe giren bu yönetmelik konutlarda ve iş hanlarında garaj zorunluluğu getiriyor. Garaj yapımından kaçınıldığı takdirde belediyelerin civarda yapacağı otoparklara bir KATILIM PAYI verilmesini öngörüyor. Katılım Payı da olsa garaj da yapılsa konut fiyatlarını arttıracak bir uygulama getirilen...

Şimdi düşünelim: Bir özel girişimci otomobil yapar. Bir başka vatandaş bu otoyu satın alır. Üretici kârını alır. Tüketici bu kâr karşılığında bir kullanım değerini satın almıştır. Tek tek ilişkilerde masum (!) bir alışveriştir yapılan. Ama satılan miktar büyüdükçe; yollar dolmaya kaldırımlar park etmiş otoların geçit vermediği yerlere olmaya yüz tutunca, bu alışveriş tüm masumluluğunu kaybeder. Otomobil üreticisinin kâr hırsıyla oto kullanıcısının rahatlık özlemi, bu alışverişin dışında kalan kitleleride etkilemeye başlar... Yeni yollar ve yeni otoparklar... Herşeyden önce bu yolları ve otoparkları finanse edecek yeni kaynaklar gereklidir. Doğal olanı bu finansmanı oto üretici ile oto kullanıcısından bir vergi olarak almak olduğu halde, bu yönteme başvurulmaz... Ve KONUT SAHİPLERİNDEN HAKSIZ BİR VERGİ ALINIR. Konut edinmek istiyen bir insanın bu en doğal isteği, otomotiv endüstrisinin alt yapısının bir bölümünde kullanılacak kaynakları finanse etmeğe yönlendirilerek istismar edilir. KÂRININ VE RAHATLIĞININ PEŞİNDE OLANLARIN LÜKSÜ, BARINMA İHTİYACI İÇİN DE OLAN KİŞİLERİN SIRTINDAN ÇIKARILIR...

Yapılan haksızlık bununla da kalmaz. Ülkemizdeki fiyat artışlarının barometresi olan konut fiyatlarında meydana gelen maliyet artışı zamanla diğer fiyatlara da yansır. Böylece yoksul kitlelerin can düşmanı olan enflasyonist gidişe de yeşil ışık yakılmış olur.

2) İkinci Boğaz Geçişi

İkinci boğaz geçişi için fizibilite ihalesi yapıldıktan sonra ortaya çıkan bazı söylentiler, ikinci geçişin de KÖPRÜ olacağı ihtimalini kuvvetlendirir nitelikte. Çok önceleri iktidarın başı, "ÜZERİNDE DEMİRYOLU TAŞIYAN KÖPRÜ" lâfını ortaya atmış - tı . Bu günlerde ise tünel geçişinden vaz geçildiği, fizibiliteyi alan firmanın bir köprü firması olduğu, birinci köprünün yapımında da yer aldığı söylentileri dolaşıyor. Fizibilite kesinleşmeden köprü güzergahının bile belli olduğu söyleniyor. Dileğimiz bunların birer söylenti olarak kalması. Ancak köprü tercihi kesinleşirse şunu hemen belirteyim ki MEVCUT TOPOĞRAFYA DEMİRYOLU TAŞIYAN KÖPRÜNÜN YAPILMASINI ENGELLEYECEK VE 2. KÖPRÜ SADECE KARAYOLU TAŞIYACAKTIR...

Çok değerli bir uzmanın geçtiğimiz günlerde yapılan bir açık oturumda söylediklerini anımsıyoruz. Bazı olayların arka arkaya gelişiminin bir raslantı olmadığından bahsediyordu,sayın uzman... İlk yerli otomobilin ortaya çıkışı ile I. köprünün yapılışı, İki yeni tip otonun piyasaya çıkması ile plaka tahdidinin kaldırılması ve ikinci köprünün yapılacağından bahsedilmeye başlanması... Bütün bu olaylar tesadüf değildir diyordu.

Bütün bu olayların arka arkaya gelişi gerçekten rastlantı değildi. Dünyada en büyük tüketim endüstrisini oluşturan otomobil üretiminin ülkemizdeki çarpık sanayi sektöründe belirleyici bir yeri olacağı önceden kestirilemiyecek bir olay da değildi. Bugün özel oto kullanımını rahatlatacak çözümler siyasi iktidarların bilinçli tercihleri ile KAMU HİZMETİ(!) yutturmacası adı altında topluma savunulmaktadır. 2.Köprü, 3.Köprü, ilh... de bu rahatlığı sağlamaktan başka bir amaç taşımıyacaktır. Özel oto üretimini rahatlatan her çözüm,yeni çözümsüzlükleri ve yeni yatırımları doğuracaktır. Ve bu gidişten yararlanacaklar, bir tımarhaneye dönecek kentlerde direksiyon sallayan yurttaşlar değil, bu alış-verişten ceplerini dolduran parababaları olacaktır. Otomobilin insan yararına kullanılacağı gün, ülkemizin bu gözü dönmüşler güruhundan kurtulacağı gündür. Ancak herşeyin insan mutluluğu için planlandığı bir toplumda, otomobil de özgürlüğün ve insanca yaşamın sağlanmasında bir araç olabilecektir. Ama bugün bu araç gerçek bir hastalığın ve bir istismarın sembolüdür.

İstanbul Belediyesi de maaşları ödeyemedi...

Memur ve Teknik Elemanlar MC'yi Kınadı!

İstanbul Belediyesinde üyeleri bulunan kuruluşlar TÜMDER, TÜS-DER, TÜTED ve İnşaat, Makina, Elektrik, Kimya Mühendisleri ve Mimarlar Odası İstanbul Şubeleri basına ortak bir açıklama yaparak İstanbul Belediyesinde çalışan memur ve teknik elemanların bu ay yine maaşlarını alamadıklarını belirttiler. Açıklama aynen şöyledir:

İstanbul Belediyesinde çalışan üyelerimiz ayın 12'si olmasına rağmen bu ay yine maaşlarını alamadılar. İlerici belediye başkanlarının görevli olduğu kentlerde aybaşında belediye memurlarını alamamaları bir gelenek haline getirildi. Ülkemizde giderek artan enflasyon tüm çalışanları yoksulluğa iterken, çok zor koşullar altında aybaşını getirebilen memurlar giderek toplumsal itibarlarını yitirmeye, güven vermeyen kişiler durumuna düşmeye başladılar. Evsahibinin, bakkalın, kasabın yüzüne bakamaz, borç taksitlerini ödeyemez oldular.

"DEVLET, 657 SAYILI YASAYI ÇİĞNİYOR"

Geçmişte, memuru tüm çalışanlardan ayırarak bir seçkinler gurubu biçiminde sunmak isteyen eğilim, sistemin kendi gelişmesiyle geçerliliğini, yitirdi. Bu nedenle 657 sayılı yasada sözü edilen, "devlet memurları görev dışında resmi görevlileri - nin gereği olan itibar ve güvene layik olduklarını göstermek zorundadır. "hükmüde memurlar ekonomik bakımdan güçsüzleştirilerek, bizzat devlet tarafından işlemez hale getirildi.

Öte yandan Anayasamız, devleti, çalışanlara insanca yaşama koşulları sağlamakla yükümlü kılmış ve 657 sayılı yasada da maaşın her ayın ilk günlerinde verileceğini karar altına almıştır.

"DEVLETİN BELEDİYE MEMURUNUN MAAŞINI ÖDEMESİ, ANAYASA ZORUNLULUĞUDUR."

Yine Anayasamızın 116. maddesi ile, devlet mahalli idareleri desteklemek zorunda tutulmuştur. Bu zorunluluk, kesinlikle iktidarın görüşündeki belediyelerin vesayet altına alınması, iktidarla aynı görüşü paylaşmayan ilerici belediyelerin cezalandırılması biçiminde olamaz.

"MC, DEVLETİN MANEVİ ŞAHSİYETİNİ TAHKİR EDİYOR."

MC iktidar, memuruna maaş vermiyerek, kendi görüşünü benimsemeyen belediyeleri güç duruma sokarak, devletin manevi şahsiyetini tahkir etmektedir.

Biz belediyede üyeleri çalışan TÜM-DER, TÜS-DER, TÜTED ve beş mühendis ve mimar odasının İstanbul şubeleri olarak MC iktidarını kınıyor, üyelerimizin Cumhurbaşkanlığına yaptıkları talebi destekliyoruz.

"MEMURLARIN DEMOKRASİ MÜCADELESİ SÜRECEKTİR"

Üyelerimizin ekonomik ve demokratik haklarını almak doğrultusunda mücadeleleri sürecektir. Bu yolda ilk adım, grevli toplu sözleşmeli sendikal haklara kavuşmakla atılmış olacaktır.



SİSAG Grevi Sürerken...

SENDİKALAŞMA MÜCADELESİ SIRASINDA 9 İŞÇİNİN İŞİNE SON VERİLMESİ VE TOPLU SÖZLEŞME GÖRÜŞMELERİNDE İŞVERENİN OLUMSUZ TAVIR TAKINMASI ÜZERİNE SİSAG EMEKÇİLERİ GREVE BAŞLADI. MİMARLAR ODASI, SİSAG YÖNETİCİSİ ÜYELERİNİ ONUR KURULUNA SEVKETTİ...

Ankara Hacettepe Vakfı Kuruluşlarından olan SİSAG'da teknik personelin sendikalaşma mücadelesi başarıya ulaşırken işveren 9 işçinin işine son vererek çalışanların örgütlenmeleri karşısındaki tavrını açıkca ortaya koydu. İşveren Toplu Sözleşme görüşmelerine yanaşmak istemediği gibi 9 işçiden açığa çıkan işi'de fazla mesailer yoluyla geri kalan personele yaptırmayı denedi. Fakat patronun bu girişimide çalışanların kararlı tepkisiyle karşılaştı. Emekçiler fazla mesai yapmak istemediklerini belirterek sendikaya başvurdular. Sendika da işverenin zorla mesai yaptırmasının yasalara aykırı olduğunu belirtti. Sendika aynı zamanda işten çıkarılanların da tekrar işe alınması için işvereni uyardı. Bu koşullar altında işveren toplu sözleşme masasına oturmak zorunda kaldı. Sendika tarafından hazırlanan sözleşme taslağının birinci maddesinde "işine son verilenlerin tekrar işe alınması" isteniyordu.

Toplu sözleşme görüşmelerinin iş vereninolumsuz ve sorumsuz tavrı sonucu kesilmesi üzerine işyerinde çalışan 170 kadar işçi grev kararı aldı. Bu durum karşısında SİSAG'da yapılan projelerin işverence dışarıya kaçırılarak çalışmaların başka iş yerlerinde sürdürülmesi gibi "yöntemleri" de denemekten geri kalınmıyordu. Bu konuda bir başka yöntem de "gölge"iş yerleri açılmasıydı. TEKSİS ve METEKSAN Şirketleri (ki grev uygulaması öncesinde kurulmuşlardır) bu amaçları için kullanıldı. Böylece örgütlenme mücadelesini zayıflatmak ve direnişi kırmak için çeşitli yollar denendi. Mimarlar Odası yayın organı Mimarlık Haberler'e işçiler görüşlerini şöyle açıklıyorlardı. "SİSAG'da üretimin asıl gücü, kötü yönetime rağmen, işçilerin yaratıcı emeğidir. SİSAG'daki yetişmiş teknik personelden herhangi birinin veya bir gurubun ne bu gün ne de yarın bu emeğini adı geçen "gölge" şirketlerin hizmetine sunması söz konusu olmadığın dan bu şirketler ölü doğmaya mahkum gözükmektedir. Bu işgücü ve bilgi birikimi olmadan, bu "paravan", şirketlerle ve usulsüz yollarla iş kapmaya çalışan fırsatcı bürolarla projelerin yürütülemiyeceği açıktır. Bu tür idari atraksiyonlarla kendilerine bir gelecek arama çabası içinde oldukları görülen hevesli yöneticiler ve gönüllü yardımcıları da saptıkları bu yolun çıkmaz olduğunu çok geçmeden anlayacaklardır"

Bu arada Mimarlar Odası Yönetim Kurulu'da Mimarlık Bürolarının SİSAG'ın grev kırma amacıyla dağıttığı işleri almamaları hususunda bir uyarıda bulundu. Bu arada Mimarlar Odası Genel Sekreterliği SİSAG'daki teknik personelin mücadelesini desteklemek amacıyla bir dayanışma fonu kurdu. Ve bu amacı gerçekleştirmek için Ziraat Bankası Kızılay Şubesinde açılan 49046 no. lu hesaba yardımların gönderilmesi kararlaştırıldı.

Bu arada 25 teknik eleman örgütü grevi destekediklerini bildirdiler. TMMOB, Makina ve Elektrik Mühendisleri Odalarıyla ortak bir açıklama yaparak Yay-kur Sınavlarının ertelenmesinin nedeninin de işverenin sorumsuz davranışından ileri geldiğini söylediler.

MİMARLAR ODASI SİSAG yöneticisi olan Oda üyelerini onur kuruluna sevketti. Ayrıca SİSAG'dan mimari proje alan büro sahipleri hakkında da soruşturma açıldığı bildirildi.

Mimarlar Odasınca konuyla ilgili olarak yapılan açıklama şöyle deniliyor: "Hacettepe Vakıflarının SİSAG Şirketlerinde bir aydır sürdürülen grev sırasında ve öncesinde, mesleki dayanışmayı hiçe sayarak açıkça grev kırıcı eylemlerde bulunan SİSAG Yapı Proje Grubu ve TEKSİS yöneticileri Sabih Kayan ve Gündoğdu Akkor ile, bu eylemlerinde kendileriyle birlikte davranan SİSAG elemanlarından Engin Özmen ve Olcay Demirelli, Oda Yönetim Kurulunca onur Kuruluna verildiler."

Mimarlar Odasının konuyla ilgili olarak yaptığı açıklamada ayrıca şu görüşlere de yer veriliyor: "SİSAG Yönetiminin grev sırasında, ya da muhtemel bir grevi etkisiz kılmak amacıyla grev öncesinde dışarıya verdiği mimari projeleri çeşitli uyarılara rağmen alan ve yapımını sürdüren proje büroları sahiplerinin de Onur Kuruluna verilmek üzere haklarında soruşturma açılması kararlaştırıldı."



YASA DIŞI LOKAVT UYGULAYAN ÜYEMİZ

ENVER ALTINOK, kesin ihraç talebiyle ONUR KURULUNA VERİLDİ...

Altınok Müşavir Müh. Firması sahibi Enver Altınok yasal haklarını kullanarak sendikalaşan ve toplu sözleşme çağrısında bulunan, içinde 5 üyemizin de bulunduğu 15 teknik personelin bu çağrısına Lokavtla cevap vermiştir.

İlgilinin bu davranışı başta Anayasa olmak üzere işçi-işveren ilişkilerini düzenleyen tüm yasalara da ters düşmektedir. Enver Altınok bu davranışıyla personelin temel haklarına bir saldırıda bulunmuş ve çalışanların yasal haklarını kullanmalarını engellemiştir.

Yürürlükteki yasaların işçilere tanıdığı hakları kullanmalarına bile tahammül edemeyen ilgilinin bu davranışı üyelerimiz arasında ciddi bir hoşnutsuzluğa neden olmuştur.

Enver Altınok'un keyfi olarak işyerini kapatarak çalışanların iş akitlerini geçersiz sayması, işyerinde çalışan 5 üyemizin de bulunması nedeniyle, İ.M.O. Yönetmeliği 4. Madde (n) fıkrasında belirtilen üyeler arasında "mesleki tesanüdü kuvvetlendirmek" ilkesine de ters düşmektedir.

Bu koşullar altında durumu görüşen Oda Yönetim Kurulumuz 15.10.1976 tarihinde yapılan Yönetim Kurulu toplantısında ilgilinin kesin ihraç talebiyle Onur Kuruluna verilmesine oybirliğiyle karar vermiştir.

halen yürürlükte olan genelgeye rağmen, imar iskan bakanlığı tarafından bazı altyapı teknik projeleri yabancı ortaklı firmalara ihale ediliyor!

İmar İskan Bakanlığı tarafından 20 Şubat 975 tarihinde yayınlanan 783 sayılı, "teknik alt yapı projelerinin yaptırılmasında uyulması gereken ilkeler"i saptayan genelgeye rağmen, bugün sözkonusu projelerin, yabancı ortağı olan firmalara ihale edilmekte olduğu görülmüştür.

Bilindiği gibi İmar ve İskan Bakanlığı tarafından yayınlanan ve halende yürürlükte olan 20.2.75 tarihli Genelge ile, ilgili bakanlık ve bağlı kuruluşlara ait teknik alt yapı projelerinin yaptırılmasında uyulması gereken ilkeler aşağıdaki şekilde belirlenmişti:

1-Yeni çıkacak konulardaki projelerin kamu kesiminde yapılması öngörülecek. Bunun için gerekli kadrolaşma ve örgütlenmeye girişilecektir.

2-Kamu kesiminde yapılamayan projeler Türk uzmanlarına yaptırılacaktır. Bu durumda seçilecek uzman ya da bürolar için ilgili meslek odalarından isim istenecektir.

3-Hiçbir yabancı uzman ya da firma ile yeni proje sözleşmesi yapılmayacaktır. Yapılmış sözleşmelerin doğurabileceği yeni proje konuları da Türk uzmanlarca yapılamıyacağı saptanıp, Bakanlıkça onaylanmadan yabancılara verilmeyecektir.

4-Yabancı firmaların yapmakta olduğu projelerde, sözleşmelere uymazlık, yetersizlik gibi durumlar saptandığından, sözleşmelerin fesih ve tazminat hükümleri hemen uygulanacaktır.

5-Yukarıda 3. ve 4. maddelerde belirtilen konularda yabancı teknik hizmete zorunluk duyulan durumlarda, yabancı uzmandan nasıl ve hangi koşullarla yararlanılacağı her konu için ayrıca saptanacak, bu sırada ilgili resmi kuruluşların ve meslek odalarının görüşü alınacaktır."

Konuyla ilgili olarak, Odamız, Bakanlığa bir yazı göndererek, daha önce belirlenen ve yukarıda aktarılan ilkelere uyulmasını istemiştir. Odamızın, İmar ve İskan Bakanı Nurettin Ok'a gönderdiği bu yazıyı aynen yayınlıyoruz:

Sayın Nurettin Ok
İmar ve İskan Bakanı
ANKARA

Bakanlığınızca 20.2.1975 tarihinde yayınlanan, Bakanlığınız ve bağlı kuruluşlara ait teknik alt yapı projelerinin yaptırılmasında uyulması gereken ilkeleri belirleyen 783 sayılı genelgenin henüz yürürlükte olması yerli teknik gücümüz adına sevindiricidir.

Ancak, Genelgenizin uygulanıp uygulanmadığı konusunda Odamızın şüpheleri bulunmaktadır. Çünkü bu güne kadar Sayın Bakanlığınızın ilgili kuruluşları Odamızdan proje yükümlenebilecek, Türk Teknik Elemanları hakkında hiç bir görüş almamışlardır. Bu durum bilerek Genelgenin 2. maddesinin uygulanmadığı kanısını uyandırmaktadır.

Ayrıca Genelgenin 3,5.maddelerine rağmen, İller Bankasının bazı teknik alt yapı projelerini yalnızca yabancı ortağı olan Türk firmalarına ihale etmek üzere olduğunu öğrenmiş bulunuyoruz.

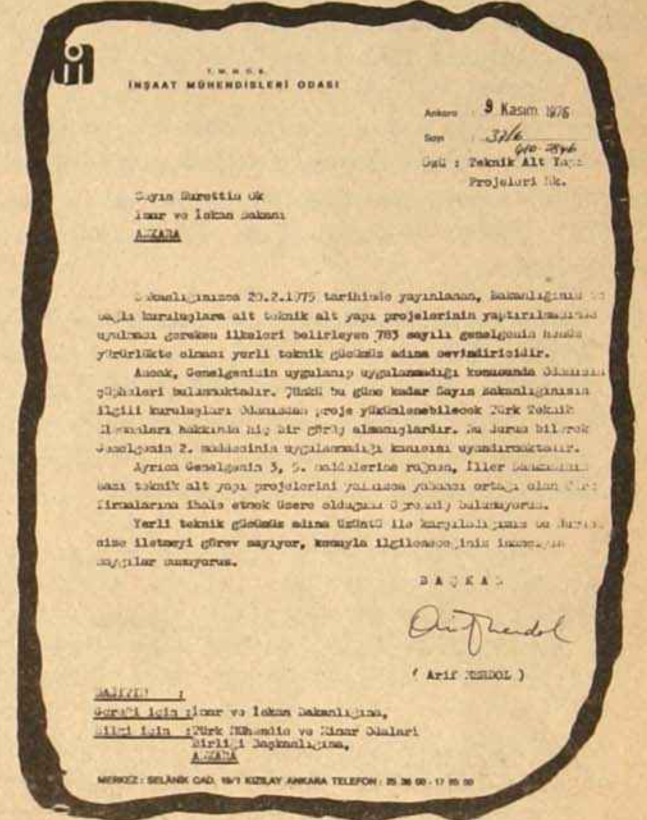
Yerli teknik gücümüz adına üzüntü ile karşıladığımız bu durumu size iletmeyi görev sayıyor, konuyla ilgileneceğiniz inancıyla saygılar sunuyoruz.

Arif MERDOL
(Başkan)

Odamız aynı konuda İller Bankası Genel Müdürlüğü Müdürler Kurulu Başkanlığına da bir uyarıda bulunarak önce sözkonusu genelgenin belirlediği ilkeleri hatırlatmış ve daha sonra sorunla ilgili olarak şu görüşleri belirtmiştir:

"Genelgenin yayınlanmasından bu güne kadar geçen süre içinde, bankanızca odamızdan ilgili konularda görüş istenmediği gibi, özellikle son günlerde Genelgeye aykırı olarak bazı projeleri yabancı ortağı olan Türk firmalarına ihale etmek üzere olduğunuzu öğrenmiş bulunuyoruz.

Odamız, her zaman olduğu gibi, Teknik Hizmet ithaline karşıdır ve anılan projelerde yabancılara yaptırılması düşünülen hizmetlerin Türk teknik Elemanları tarafından yapılabileceğini bilmektedir. Bu açıdan, tüm kamu kuruluşlarını olduğu gibi, bankanız uygulamalarını da titizlikle izlemekteyiz. Konuyla ilgili endişelerimize ivedi yanıt vermeniz dileğiyle saygılar sunarız."



T.M.M.O.B.
İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI

Ankara : 9 Kasım 1976
Sayı : 3716
Özü : Teknik Alt Yapı Projeleri Hk.

Sayın Nurettin Ok
İmar ve İskan Bakanı
ANKARA

Bakanlığınızca 20.2.1975 tarihinde yayınlanan, Bakanlığınız ve bağlı kuruluşlara ait teknik alt yapı projelerinin yaptırılmasında uyulması gereken ilkeleri belirleyen 783 sayılı genelgenin henüz yürürlükte olması yerli teknik gücümüz adına sevindiricidir.

Ancak, Genelgenizin uygulanıp uygulanmadığı konusunda Odamızın şüpheleri bulunmaktadır. Çünkü bu güne kadar Sayın Bakanlığınızın ilgili kuruluşları Odamızdan proje yükümlenebilecek Türk Teknik Elemanları hakkında hiç bir görüş almamışlardır. Bu durum bilerek Genelgenin 2. maddesinin uygulanmadığı kanısını uyandırmaktadır.

Ayrıca Genelgenin 3, 5. maddelerine rağmen, İller Bankasının bazı teknik alt yapı projelerini yalnızca yabancı ortağı olan Türk firmalarına ihale etmek üzere olduğunu öğrenmiş bulunuyoruz.

Yerli teknik gücümüz adına üzüntü ile karşıladığımız bu durumu size iletmeyi görev sayıyor, konuyla ilgileneceğinizi inancıyla saygılar sunuyoruz.

BAŞKAN

(Arif MERDOL)

DAĞITIM :
Gereği için : İmar ve İskan Bakanlığına,
Bilgi için : Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Başkanlığına,
ANKARA

MERKEZ: SELANİK CAD. 19/1 KIZILAY ANKARA TELEFON: 25 36 00 - 17 85 30

İNŞAAT SEKTÖRÜNÜN İTHALATA BAĞIMLILIĞI GİDEREK ARTIYOR...

- GENELLİKLE İTHALATA EN AZ BAĞIMLI SEKTÖR OLARAK NİTELENDİRİLEN İNŞAAT SEKTÖRÜNÜN İTHALATA BAĞIMLILIĞI GİDEREK ARTIYOR...
- 1973 YILINDA İNŞAAT SEKTÖRÜ ÜRETİM GELİRİ İÇERİSİNDE % 10.8 OLAN İTHALATIN PAYI, 1974'DE % 14.2'YE, GEÇTİĞİMİZ YIL İSE % 16.7'YE ÇIKTI...
- İNŞAAT MALZEMESİ ÜRETİM GELİRİNİN 1975 YILINDA BİR ÖNCEKİ YILA GÖRE % 30.4 ORANINDA ARTMASINA KARŞILIK, İNŞAAT MALZEMESİ İTHALATININ AYNI DÖNEM İÇERİSİNDE % 53.8 ORANINDA YÜKSELDİĞİ GÖZLENDİ...
- İNŞAAT SANAYİ ÜRETİM GELİRİNİN, GSMH İÇİNDEKİ PAYI İSE DÜŞÜK BİR SEVİYE İZLİYOR...

Genellikle ithalata en az bağımlı bir sektör olarak nitelendirilen inşaat sektörünün, ithalata bağımlılığının giderek artan bir eğilim gösterdiği izlenmiştir. Buna göre, 1970 yılında inşaat sektörün üretim geliri içerisinde yüzde 6 olan ithalâtın payı 1973'de yüzde 10.8'e, 1974'de yüzde 14.2'ye 1975 yılında ise yüzde 16.7'ye çıkmıştır. İnşaat sektörü üretim geliri içerisinde ithalatın payının bu yıl sonunda ise yüzde 16.5 olarak gerçekleşmesi tahmin edilmektedir.

İnşaat malzemesi üretim gelirinin ise geçtiğimiz yıl dışında 1970 yılından beri düşük oranlı bir artış eğilimi gösterdiği görülmüştür. Buna göre, 1970 yılından 9.6 milyar lira olan inşaat sanayi üretim gelirinin, 1973'de 15.3 milyar Dolara ulaştığı, 1974'de 19.5 milyar lira olarak belirlendiği geçtiğimiz yıl ise yüzde 30.4'lük bir artışla 25.4 milyar lira olarak belirlendiği gözlenmiştir. İnşaat sanayi üretim gelirinin bu yıl ise 32.2 milyar liraya ulaşması beklenmektedir. Üretim gelirinde kaydedilen bu yavaş oranlı artışa karşılık, inşaat malzemesi ithalatının 1970 yılındaki 585 milyon liralık değerinden 1973 yılına kadar 1.7 milyar liraya çıktığı 1974 yılında 2.8 milyar lira olarak gerçekleştiği, geçtiğimiz yıl ise yüzde 53.8'lik bir artışla 4.3 milyar liraya ulaştığı saptanmaştır. İnşaat malzemesi ithalatının bu yıl sonunda ise 5.3 milyar liraya çıkması beklenmektedir. İnşaat sanayi üretim gelirinin Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH) içindeki payı ise, 1973 yılından itibaren azalma göstermiştir.

inşaat malzemesi üretim ve ithalatı

YILLAR	İNŞAAT SANAYİ ÜRETİM GELİRİ	İNŞAAT GELİRİNİN GSMH İÇİNDEKİ PAYI (%)	İNŞAAT MALZEMESİ İTHALATI	İTHALATIN İNŞAAT GELİRİ İÇİNDEKİ PAYI (%)
1970	9.645	6.0	585	6.0
1972	12.621	5.2	1.209	9.7
1974	19.504	4.5	2.764	14.2
1975	25.434	4.7	4.250	16.7
1976	32.195	5.0	5.300	16.5

NOT : 1976 rakamları tahminidir.

ODAMIZ 2. OLAĞANÜSTÜ

SORUNLARI GİDEREK ARTAN ÜLKEMİZDE TEKNİK ELEMANLARIN BU SORUNLAR DIŞINDA KALAMAYACAĞI VE BU NEDENLE SORUNLARA DOĞRU BİR YAKLAŞIMLA UYGUN ÇÖZÜMLER GETİRMEK DURUMUNDA OLMASI ODAMIZIN YASAL ZORUNLULUKLARDAN DA ÖNDE GELEN BİR ANLAYIŞI OLMUŞTUR. BU ANLAYIŞTIRKİ, GERÇEK BİR DEMOKRATİK İŞLEYİŞİN SAĞLAYACAĞI DİNAMİK DENGE İÇİNDE BİRLİGİMİZİ OLUŞTURAN ODALARIMIZIN VE BENZERİ MESLEK KURULUŞLARININ VARLIĞINI VE YERİNİ ÜLKEMİZDE DE KAÇINILMAZ HALE GETİRMİŞTİR.

ODA GENEL KURULLARIMIZIN, HEMEN ANCAK ANKARA'DA YAPILABİLMESİ NEDENİYLE ÜYELERİMİZİN GÖRÜŞ VE DÜŞÜNCELERİNİ BİLDİRME VE KARARLARDA İRADELERİNİ BELLİ ETME OLASILIĞI AZDIR. BÖYLE OLDUĞU -YANİ PEK ÇOK ÜYEMİZİN TOPLANTILARA KATILMA ŞANSI BULUNMADIĞI HALDE, ÖZELLİKLE SON İKİ YILDA OLUŞAN GENEL KURULLARIMIZIN "SEÇİM KURULLARI" NİTELİĞİNE GELMESİNDEN DOLAYI ÇALIŞMALAR ÇÖZÜM PRATİĞİ OLMAYAN- YAKLAŞIK ÜÇ BİN OY'UN KULLANILDIĞI VE GİDEREK ARTACAĞI AÇIK OLAN- BİR ZORLUĞA İTİLMİŞ, GÖTÜRÜLMÜŞTÜR.

Odamız 2. Olağanüstü Genel Kurulu, çok sayıda üyemizin katılmasıyla geçtiğimiz 15 Ekim 1976 tarihinde İzmir'de yapılmıştır. Büyük Efes Oteli Toplantı Salonunda yapılan Olağanüstü Genel Kurul, gerekçesi aşağıda geniş bir şekilde izah edilen Yönetmelik Değişikliğiyle ilgili olarak toplanmış ve Oda Başkanı Arif MERDOL'un açış konuşmasından sonra Başkanlık Divanı seçimine geçilmiştir. Genel Kurul Divan Başkanlığına Gürcan BAŞER, Başkan Yardımcılığına Evren KARAYEL seçilmişlerdir.

Daha sonra Gündemin 3. maddesine geçilmiş ve Odamız Başkanı Arif MERDOL, İnşaat Mühendisleri Odası Yönetmeliğinin 7,8,9,11,15/a,20/r, 33 ve 67. maddelerinin gerekçeli değişiklik tasarısını Genel Kurula sunmuştur. Arif MERDOL'un görüşlerine sunduğu tasarı aynen şöyledir:



ODAMIZ 2. OLAĞANÜSTÜ GENEL KURULUNDAN BİR GÖRÜNÜŞ

Odamızın en yetkili karar organı olan Genel Kurullarını yıllık çalışma ve denetim raporları, gelir ve gider bütçeleri, kadrolar, yönetmelikler ve benzeri konularda görüşüp kararlar almaktan önce, daha kapsamlı olarak;

"Kamu ve Ülke çıkarlarının sağlanmasında, doğal kaynakların bulunup korunmasında, işletilmesinde...
Ülkenin kalkınmasında,mesleğin gelişmesinde, üvelerinin meslek onurları ile hak ve yetkileri üzerinde gerekli gördüğü girişim ve etkinliklerde bulunmak"

gibi önemli sorunlar üzerinde kararlar almak gerek kamuyu gerekse de üyelerimizi uyarması bakımından çok önemli ve yerine getirilmesi gerekli görevleri vardır.

Esasen,sorunları giderek artan ülkemizde Teknik elemanların bu sorunlar dışında kalamayacağı ve bu nedenle sorunlara doğru bir yaklaşımla uygun çözümler getirmek durumunda olması Odamızın yasal zorunluluklardan da önde gelen bir anlayışı olmuştur. Bu anlayıştırki, gerçek bir demokratik işleyişin sağlayacağı dinamik denge içinde birliğimizi oluşturan Odalarımızın ve benzeri meslek kuruluşlarının varlığını ve yerini ülkemizde de kaçınılmaz hale getirmiştir.

Odamız ülke sorunlarımızın meslek açısından irdelenmesi görevini üstlenmiş olup, bu görevini de sürdürmek durumundadır. Bu görevin gereğince yapılabilmesi için ise, Genel Kurullarımızın görev ve yetkilerinin boyutlarına uygun bir oluşma ve çalışma düzeni sağlayacak koşulların başında ise pratiği olan bir demokratik yapıya sahip olmak gelmektedir. Şöyle ki; bu gün üye sayımız 17 000'nin üstündedir. Bu hızlı gelişme son 4 yılda gerçekleşmiştir. Meslektaşlarımız ülkenin dinamizmine paralel olarak belli bir dağılım ve yaygınlık göstermektedir.

Oda Genel Kurullarımızın,hemen ancak Ankara'da yapılabilmesi nedeniyle üyelerimizin görüş ve düşüncelerini bildirme ve kararlarda iradelerini belli etme olasılığı azdır. Böyle olduğu -yani pek çok üyemizin toplantılara katılma şansı bulunmadığı halde, özellikle son iki yılda oluşan Genel Kurullarımızın "Seçim Kurulları" niteliğine gelmesinden dolayı çalışmalar çözüm pratiği olmayan -yaklaşık üç bin oy'un kullanıldığı ve giderek artacağı açık olan- bir zorluğa itilmiş, götürülmüştür.

Dıştan, çelişki gibi görünen bu durumun akılcı bir ara çözümü elbette vardır. Ülke yüzeyine yayılmış, üyelerimizin tümünün katılamamasına karşın-hiç değilse- temsil edildiği, hak ve yetkilerin kullanılıp görevlerin sağlıklı biçimde yapıldığı, böylece yurt,meslek ve üye sorunlarının en iyi koşullarda gereğince görüşülüp karara bağlandığı Genel Kurulları oluşturmak, yapıyı bu hale getirmek zorunlu olmuştur.Bu taktirde -düşüncelerimiz paralelinde sayılarının arttırılması gerekli olan- yurt düzeyindeki şubelerimizde hemen her üyemizin katılabilme olanağı artmış olarak sorunlarımız görüşülecek,alınan kararlar ve varılan sonuçlar Oda Genel Kuruluna derli toplu biçimlerde bölge özelliklerini de kapsamış olarak iletilmiş olacaktır.Bu yöntem, aynı zamanda şubelerimizin varlık gereğini daha açık biçimde ortaya koyacak,yükümlendikleri sorumluluk ölçüsünde etkinliklerini de artıracaktır. Bu gün Istanbul ve İzmir Şubelerimizin paylaştıkları Oda sorunları ölçüsünde Genel Kurullarda etkinliklerinin olduğu söylenemez.

Oda Genel Kurullarımızın delegelerle oluşmasını öngören bu değişiklikle her şeyden önce zorlukları pratikte çözmek, Odamız üyelerinin tümünün katılması olanaksızlığı yerine,hemen tümünün temsil edilme olanağını yaratarak Odamızı daha demokratik ve daha etkin bir kamu kuruluşu haline getirmek en doğru yol olmuştur.

Bu açıklanan zorunluklar; içinde bulunduğumuz T.M.M.O.B.'nin üye sayıları bizden az olan Odaların bir çoğunda esasen kabul edilerek delge seçimleriyle Genel Kurulları oluşturma yoluna gidilmiş ve umulan sonuçların alınmasına yardımcı olunmuştur. Bütün bunların üstünde T.M.M.O.B.'nin XXl. Genel Kurulu 8.5.1976 günlü yıllık olağan toplantısında,bizde uymamız gereken, Birlik yönetmeliğinin "Oda Genel Kurulu, Kuruluşu ve Çalışma Şekli" ara başlağı altında yer alan 58.maddesini aşağıdaki şekilde değiştirmiştir:

ODA GENEL KURULU, KURULUŞU VE ÇALIŞMA ŞEKLİ

MADDE 58-Oda Genel Kurulu her yıl şubat ayı içinde Odaya kayıtlı üyelerin toplantıda bulunmalarıyla veya Şube Genel Kurullarınca, seçilmiş delegelerle çalışmalarına başlar. Üye sayısı 5.000(beşbin)'in altında olan her Oda bu iki sistemden hangisini uygulayacağını kendi yönetmeliğinde belirler. Üye sayısı 5.000 (beşbin)'in üstünde olan Odaların genel kurulları,bu yönetmelik değişikliğini izleyen ilk olağan Genel Kurulu'n dan başlayarak delegasyon esasına göre oluşur. (XXl.Genel Kurul değiştirisi)

Bu değişikliğe göre Üye sayısı 5.000 (Beşbin)'in birkaç katına ulaşmış olan Odamız önümüzdeki XXlll. Genel Kuruluna delegasyon yöntemine göre yapacaktır. Bu hükmün yorumlanacak herhangi bir yönü yoktur.

Şu kadar ki, Birlik yönetmeliğindeki bu değişikliğe göre delegasyon yöntemiyle yapılacak olan Genel Kurulumuzun oluşmasında Oda yönetmeliğinin kaçınılmaz birkaç değişikliği ile açıklığa kavuşturulması ya da kaldırılması gereken öteki hükümlerinin XXll Genel Kuruldan önce topluca ele alınarak karara bağlanması yerinde görülmüştür.

MADDELERE İLİŞKİN GEREKÇE

MADDE 7-Genel gerekçede belirlenen ve TMMOB yönetmelik değişikliğine göre yeniden hükme bağlanan maddede;ayrıca bir sonraki toplantı yeri için karar verilmeyen hallerde pratik bir yarar gözetilerek Genel Kurulun Ankara'da yapılacağı ve kimlerden oluşacağı belirtilmiştir.

MADDE 8-Bu maddenin yukarıdaki doğrultuda değişmesi zorunlu görülmüş, toplantının kimin tarafından açılabileceği daha açık belirlenmiş, Başkan vekili deyimi yerine de Başkan Yardımcısı kullanılmıştır. (Bu değişiklikle Yönetmeliklerde kullanılan Başkan Vekili, Başkan Yardımcısı anlamına gelecektir.)

MADDE 9-Genel Kurulun oluşum ve açılışında çoğunluk aranmamasına rağmen belli üyelere tam güvence ile çağrıda bulunulmasını gerekli ve olanaklı hale getirmek için gazete ile duyuru yerine posta ile taahhütlü tebligat yapılması yararlı görülmüştür.

MADDE 15/a-Bu maddede aza deyimi delege ile değiştirildiği gibi Genel Kurulun oluşumu yönünden 1/5 oranı 2/3 olarak değiştirilmiştir.

GENEL KURULU YAPILDI.

ÜLKEYÜZEYİNEYAYILMIŞ, ÜYELERİMİZİN TÜMÜNÜN KATILAMAMASINAKARŞIN-HİÇ DEĞİLSE- TEMSİL EDİLDİĞİ, HAK VE YETKİLERİN KULLANILIP GÖREVLERİN SAĞLIKLI BİÇİMDE YAPILDIĞI, BÖYLECEYURT, MESLEK VE ÜYE SORUNLARININ EN İYİ KOŞULLARDA GEREĞİNCE GÖRÜŞÜLÜPKARARA BAĞLANDIĞI GENEL KURULLARI OLUŞTURMAK, YAPIYI BU HALE GETİRMEK ZORUNLU OLMUŞTUR.

ODA GENEL KURULLARIMIZIN DELEGELERLE OLUŞMASINI ÖNGÖREN BU DEĞİŞİKLİKLE HER ŞEYDEN ÖNCE ZORLUKLARI PRATİKTE ÇÖZMEK, ODAMIZ ÜYELERİNİN TÜMÜNÜN KATILMASI OLANAKSIZLIĞI YERİNE, HEMEN TÜMÜNÜN TEMSİL EDİLME OLANAĞINI YARATARAK ODAMIZI DAHA DEMOKRATİK VE DAHA ETKİN BİR KAMU KURULUŞU HALİNE GETİRMEK EN DOĞRU YOL OLMUŞTUR.

GENEL KURULLARIMIZ, BUNDAN SONRA DELEGASYON SİSTEMİYLE OLUŞACAK...



2. OLAĞANÜSTÜ GENEL KURUL BAŞKANLIK DİVANI

MADDE 20/r–Merkez (Ankara) Şubesi kuruluna dek Merkez Yönetim Kurulu tarafından yapılması zorunlu görev olduğu gibi bırakılmakla beraber, Şube Yönetim Kurulları dışında kalan ikinci fıkradaki,kimlerin doğal üye sayılacağı metinden çıkartılarak 67. madde ile birleştirilmiştir.

MADDE 33- Bu madde de Şubelerce seçilecek temsilci oranına açıklık getirilmiş ve mali hükümler, yönetmelikte asıl yeri olan 67. Maddeye alınmıştır.

MADDE 67-Bu madde önceki maddelerde yapılan değişikliklere göre yeniden yazılmış ve açıklık getirilmiştir.

M A D D E L E R

MADDE 7-(Eski Hali) Oda Genel Kurulu Oda'ya yazılı asıl üyelerden kurulur, yıllık toplantı bir önceki toplantıda kararlaştırılan şehirde yapılır.Toplantı Şubat'ın resmi tatile rastlamayan günlerde olmak üzere Şubat ın sonuncu Cuma günü başlar. Bu günler resmi tatile rastlarsa Yönetim Kurulunca toplantı günü tesbit edilir ve iki ay önce biri Ankara'da öbürü Istanbul'da olmak üzere iki gazetede yayınlanır.

MADDE 7-(DEĞİŞTİRİLMİŞ ŞEKLİ): Oda Genel kurulu, her yıl Şubat ayının ikinci yarısı içinde, Oda Yönetim Kurulunun belirleyeceği günde, bir önceki Genel Kurulda kararlaştırılmamışsa, Ankara'da Şube delegeleri ve doğal üyelerle toplanır.

Oda ve Şube Yönetim Kurullarıyla,Haysiyet Divanı,Denetleme, Danışma Kurulu, Oda Yardım Fonu Komitesi Başkanı,ve TİMYAD Başkanı Oda Genel Kurulunun doğal üyeleri olup Şube delegelerinin tüm yetkilerine sahiptirler.

MADDE 8-(Eski Hali) Toplantı Yönetim Kurulundan Başkan veya bir üye tarafından katılan üye sayısına bakmaksızın açılır.Toplantıyı yönetecek bir Başkan,iki Başkan Vekili ve dört Sekreter'den kurulu başkanlık Divanı (Genel Kurulca başka türlü bir karar alınmazsa)açık oyla seçilir.

MADDE 8-(DEĞİŞTİRİLMİŞ ŞEKLİ) Toplantı,Şube delegeleri ve doğal üyelerin sayısına bakılmaksızın Yönetim Kurulu Başkanı ya da Yönetim Kurulunun görevli bir üyesi tarafından açılır.Toplantı açıldıktan sonra bir Başkan İki Başkan Yardımcısı ve Dört Yazman'dan oluşan Başkanlık Divanı-Genel Kurulca başka bir karar alınmazsa- açık oyla seçilir. (Bu ve öteki yönetmeliklerde Divan Başkan Yardımcısı, Başkan Vekili olarak kullanılacaktır.)

MADDE 9-(Eski Hali) (Xlll. Genel Kurul Değiştirisi-Şubat 1967) Genel Kurul Müzakereleri Oda Yönetim Kurulunca hazırlanıp toplantıdan en az 15 gün evvel iki veya daha fazla gazete ile yurdun muhtelif yerlerinde yapılacak ilandaki gündem dahilinde yapılır.

MADDE 9-(Değiştirilmiş Şekli) Genel Kurul görüşmeleri Oda Yönetim Kurulunca hazırlanıp en az 15 gün evvel delege ve doğal üyelere iadeli taahhütlü posta tebligatı ile bildirilen gündeme göre yapılır.

MADDE 11-(Eski Hali) Oda Genel Kurulunda bulunmak,müzakerelere iştirak etmek ve rey kullanmak için Oda hüviyet cüzdanı taşımak ve rey kullanırken bu cüzdanı tasnif heyetine göstermek şarttır.

MADDE 11- Oda Genel Kurulunda Bulunmak, görüşmelere katılmak ve oy kullanmak için Oda Kimlik kartı (Oda Hüviyet Cüzdanı)nı ve delegelik belgesini taşımak yetkililerce ve oy ayrım kurulunca istendiğinde göstermek zorunludur.

MADDE 15/a-Odaya kayıtlı aza adedinin beşte birinin aynı mevzu için Oda Yönetim Kuruluna yazılı müracaatı ile.

MADDE 15/a-(Değiştirilmiş Şekli) Son olağan Genel Kurul için saptanan delege sayısının en az 2/3 (üçte ikisinin)'ünün aynı konu için Yönetim Kuruluna yazılı başvurusu.

MADDE 20/r-(Eski Hali) Merkez Şubesi için %2 nisbetinde Oda Genel Kuruluna katılacak Şube temsilcilerini seçmek, (Yönetim Kurulu Haysiyet Divanı ve Murakıplar Heyeti azaları tabii temsilcilerdir.)

MADDE 20/r- (Geçici Madde) Merkez Şubesi için Oda Genel Kuruluna katılacak, Merkeze kayıtlı üye sayısının %2 oranında Şube delegelerini seçmek.

MADDE 33- (Eski Hali) Oda Genel Kurulu toplantılarına katılacak Şubeye kayıtlı üye sayısının %2'si oranındaki şube delegelerini seçer.

Şube Yönetim Kurulu asıl üyeleriyle Oda Danışma Kurulu üyeleri ve Şubeye bağlı Oda (İl) temsilcileri Oda Genel Kurulunun tabii Temsilcileridir. Seçilen delegelerle bu tabii temsilcilere kurullarına göre yolluk verilir. (XVl. Genel Kurul değiştirisi)

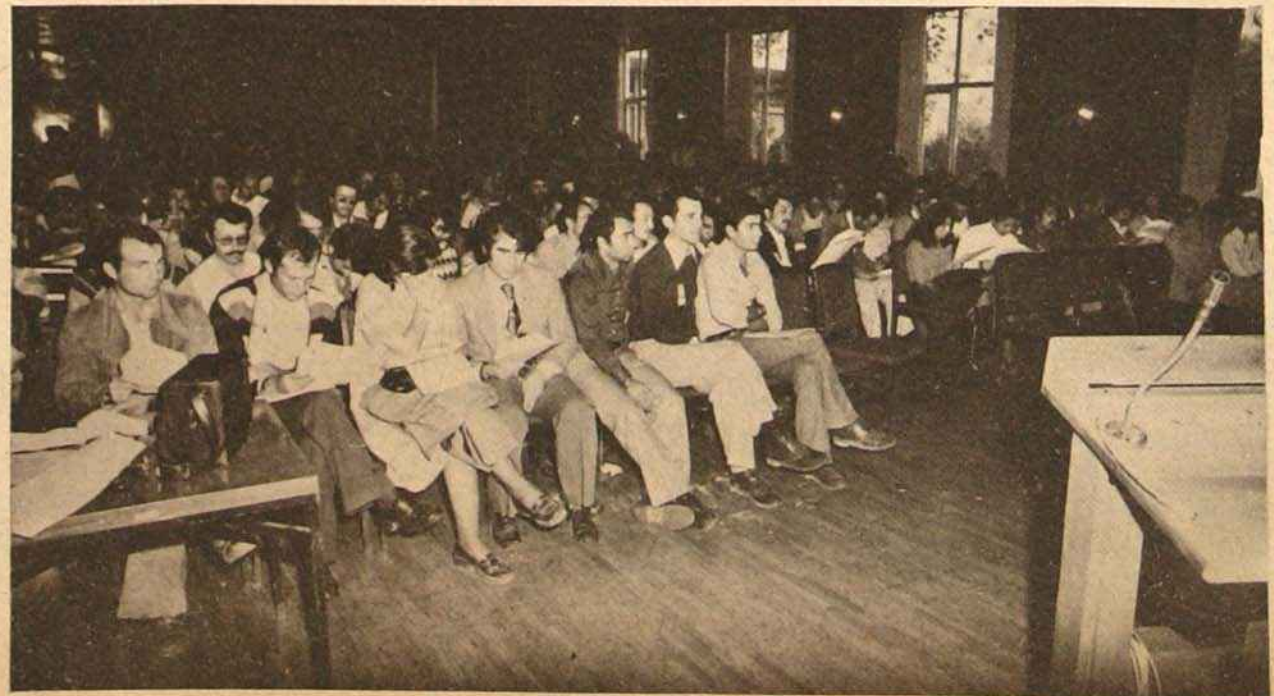
MADDE 33- (Değiştirilmiş Şekli) Oda Genel Kuruluna katılmak üzere; Şubeye kayıtlı üye sayısının %2'si oranında delege seçer. (Kesirler tam sayıya yükseltilir)Seçilecek delege sayısı 5 (beş) ten az ise 5 (beş)'e tamamlanır.

MADDE 67-(Eski Hali) Birlik Yönetim Kuruluna gönderilen delegelerin harcırah ve yevmiyeleri Oda adına Şubeleri tarafından; Oda Genel kuruluna gönderilen Şube temsilcilerinin harcırah ve yevmiyeleri ise Şubelerce, ödenir.

MADDE 67- (Değiştirilmiş Şekli) Birlik ve Oda Genel Kuruluna gönderilecek,toplantılara katılan delegelere ve doğal üyelere yolluk ve gündelik ödenir. Şubelerden gönderilen delegelerle doğal üyelerin yolluk ve gündelikleri bağlı bulunduğu Şubelerce bunların dışında kalanlar Odaca ödenir.

Yönetmelik Değişikliği tasarısının okunmasından sonra, üyelerimiz tasarı hakkındaki görüşlerini belirtmişlerdir. Genel Kurula katılan üyeler yönetmelik değişikliğinin bir zorunluluk haline geldiğini ifade etmişlerdir.

Daha sonra yapılan oylama sonucunda oybirliğiyle İMO Yönetmeliğinin ilgili maddelerinin değişikliği kabul edilmiştir.



DENİZCİLİK BANKASI TAO
PENDİK TERSANESİ KURU HAVUZU
ÇIKMAZDA!

Daha önceki yayınlarımızda da defalarca açıkladığımız gibi, bundan uzun bir süre önce, şartnamenin akte davet esaslarına aykırı olarak, Odamızın ve D.B. İnşaat İşleri Müdürlüğünün ikazlarına rağmen, Pendik Tersanesi Kuru Havuz İnşaatının yapımı için Denizcilik Bankası ile müteahhit firma arasında bir sözleşme imzalanmıştı. Eski Genel Müdür Nezihi NEYZİ ve Teknik Genel Müdür Muavini Ali HAYDAROĞLU'nun Sözleşmeyi imzalamışolmalarına rağmen özellikle Odamızın kamuoyuna ve ilgililere yaptığı uyarmalar sonucunda, bilindiği üzere uygulama bir süre durdurulmuştu. Fakat Nezihi NEYZİ' nin yerine bankacı Ali Oktay ERSOY Genel Müdür, Makina Mühendisi ve Müteahhit Doğan ÖZKAN da Genel Md. Yardımcısı olunca, bu şahıslar tarafından, İnşaat İşleri Müdürlüğünün bilgisi dışında ve büyük bir gizlilik içinde sözkonusu sözleşme hemen imzalanmış ve müteahhit firmaya da derhal 49 milyon TL avans ödenmiştir.

Bundan sonra, önceden bu usulsüzlüklere karşı çıkan inşaat İşleri Müdürü Melih KÖKNEL görevinden alınmış ve Genel Müdürlük Müşavirliğine atanmıştır. Bu arada Genel Md. Yardımcısı bu işin başına tamamen kendi çevresini veya başka bir deyişle "eylem arkadaşlarını" (!) getirmiş; müteahhit olarak çalışan ve bu konularda yeterli teknik bilgisi olmayan mühendis Sedat UĞURAL'ı da başmühendis yapmıştır.

Sonuçta bugüne kadar istihkak şişirmeleri ile müteahhide avans dahil 100 milyon TL ödenmesine rağmen yapılan bütün iş ise bir kısım hafriyat ve batardo inşaatından ibaret olmuştur. Oysa tüm inşaatın anahtar teslim bedeli 247 milyon TL dir.

Şimdiye kadar ki bütün usulsüzlük ve yolsuzluk iddialarını doğrulayacak gelişme nihayet ortaya açıkça çıkmış ve bugün D.B. TAO'na ait Pendik Tersanesi Kuru Havuz inşaatı çıkmaza girmiştir. Evet, şu günlerde müteahhit, kayanın çatlaklı olduğunu bu nedenle önceden önerdiği ankraj sistemini uygulama olanağının olmaduğunu; bunun için sistem değişikliği ve proje tadilatı gerektiğini ileri sürerek yan çizmektedir!

Bu durumda ortaya çıkan durum şudur: Müteahhit, ya işi tasfiyeye götürecek, ya da sistem değişikliği ile maliyeti 500-600 milyon liraya çıkaracaktır.

Halbuki ihale şartnamesine ekli sondaj raporunda zeminin heterojen olduğu ve kayanın çatlaklı olduğu açıkça belirtilmişken müteahhidin yan çizme gerekçeleri iddiaları doğrulamaktan öteye ne anlam taşımaktadır?

Evet, artık Denizcilik Bankası TAO bir çıkmaza girmiş bulunmaktadır. İnşaat süresi 30 ay olduğuna ve bunun 10 ayı şimdiden geçmiş bulunduğuna göre 1977 de faaliyete geçmesi beklenen tersanenin tamamlanması tamamen meçhul bir tarihe kalmıştır.

Nitekim bu durumun farkına varana, şantiye şefinin müteahhit tarafından işine son verilirken, öte yandan da Genel Md. Yardımcısı Doğan ÖZKAN ve başmühendis Sedat UĞURAL ile İnşaat İşleri Md.lüğüne Vekalet eden İhsan TANDOĞAN, müteahhitle başbaşa vererek, işin proje tadilatını sağlamak için İTÜ'nün mütedavil sermayesinden yararlanarak kendilerine yakın gördükleri bir kısım öğretim görevlilerini müşavir tayin etme yoluna gitmişlerdir.

Artık bu işin Savcılıkta noktalanması gerektiğine inanarak, D.B.nın yeni Genel Müdürünü -Odamızın da bir üyesi olarak- göreve çağırıyoruz.

Savcılıkça, Barodan ve Odamızdan oluşturulacak bir heyetin, vereceğimiz kanıtlarla oynanan oyunları bütün açıklığıyla ortaya koyacağını iddia ediyor ve ilgilileri tekrar göreve çağırıyoruz.

İSTANBUL METROSU'NU ACABA FRANSIZLAR MI YAPACAK ?

İETT Genel Müdürü Saffet Gürtav, İstanbul Metrosu Yapımına Talip Olan Fransız Firmasının Davetlisi Olarak Yurtdışına Gitti ...

İstanbul'un elektrik ve ulaşım sorunları tamamen içinden çıkılmaz bir halde çözüm beklerken, İ.E.T.T. Genel Müdürü Saffet GÜRTAV, Sanki tüm bu sorunlar halledilmiş gibi E.D.F. (Electric de France)'ın davetlisi (!) olarak yurtdışına geziye çıkmıştır, Hem de gezi masraflarının tümü adı geçen Fransız şirketi tarafından karşılanmak üzere...

5 Kasım 1976 tarihinde başlayan ve Bulgaristan, Romanya, Yugoslavya, Almanya, İngiltere ve Fransa'yı kapsayan bu 20 günlük gezinin EDF'ye ne kadar masrafa yol açacağı bilinmez ama, ortada bilinen bir gerçek varsa, o da EDF'nin İstanbul Metrosunun yapımına ısrarlı bir şekilde talip olduğudur! Yine İETT Genel Müdürü Saffet GÜRTAV'ın uzun süreden beri İstanbul Metrosu'nu Fransızlara yaptırmak istediği düşünülürse, Electric de France'ın sağladığı bu gezi (!) lütfunun "ördeğin geleceği yerden kazın esirgenmiyeceği" düsturuna uygun olarak tezgahlandığını anlamak hiç de zor değildir!

Bilindiği gibi Fransız Şirketinin "10 yıl süre ile kendileri tarafından işletilmek ve elde edilen net kârın döviz olarak transferi" şartıyla yapmak istediği İstanbul Metrosun'un yapımına diğer başka ülkeler de taliptir. Ve elbette ki bunların arasında kıyasıya bir rekabet sözkonusudur.

Bu durumda Saffet GÜRTAV'ın gezi masraflarının faturasını Fransız Şirketi EDF'nin ödeyeceği gibi, şayet metro yapımını EDF alabilirse, bunun faturasını da hiç şüphesiz ki yoksul halkımız ödeyecektir.

Devamı 10.sayfada

izmir alaybey tersanesinde yolsuzluk iddialarına bir yenisi daha eklendi ...

Denizcilik Bankası T.A.O.lığı İzmir Alaybey Tersanesi inşaatında deniz dibinin taranması yeni bir yolsuzluğun söylentilerine neden olmaktadır. Evvelce ihaleye katılan ve en çok %4 tenzilat yapan güçlü tarama teçhizatına sahip müteahhitlere kıyasla randımansız bir tarakla ve %20 tenzilatla işi alan müteahhit, zararını metraj şişirmeleriyle kapatmaya çalıştığı İzmir çevresinde günün yaygın söylentisi haline gelmiş bulunmaktadır.

Sözleşme hükümleri gereğince ödemeler, yerinde yapılacak iskandile göre elde edilecek kübaj üzerinden yapılması öngörülmektedir. Ancak taramadan sonra, sahil dolgusunun kayması ve deniz dibinin şişmesi halinde gerekirse ilave iskandillere cevaz verilmektedir. Bu hükme göre işe başlamadan önce sabit değişmez röperlere göre, tarama sırasındaki deniz dibi tüm zemin hareketlerini de içine alacak şekilde, genişbir deniz alanının iskandilleri yapılması ve ayrıca sahil şeridinin stabilize dolgu kesiminin plankotesi buna eklenmesi gerekirdi. Bu plankotede, stabilizenin çökmesinden ötürü kabaran deniz dibinin taranacak miktarını ölçmek her halükarda mümkün olurdu.

İşin başında kontolun da bulunmamasından bilistifade müteahhit, sık sık değişik iskandillerle hayali profiller çıkararak bunlar üzerinden kübaj hesabına gittiği İzmirde dillere destan olmuştur. Arada bir şantiyeye uğruyan ve zamanının büyük bir kısmını özel işlerine ayıran kontrol mühendisi, bu durumun vahameti karşısında sorumluluktan kaçmak için son günlerde istifa etmiş bulunmaktadır. Oysa sözleşme hükümlerine göre yapılacak kübaj hesabı ile birlikte, sözleşmede yazılı olmamasına rağmen diğer tüm şantiyelerde olduğu gibi günlük vukuat defterine göre kontrol teşkilatının her gün tarafın çalışma saatlerini ve dolu duba seferlerini kaydederek, dolaylı olarak da, kaba bir şekilde ara istihkaklara girecek miktarların hesaplaması ve işin kesin hesabında da, profillerden elde edilecek miktarı bir kez de dolu sefer sayısı ile irdelemesi gerekirdi.

Oysa bu yola gidilmemiş ve Merkez kontrol Başmühendisi de herhangi bir ikazda bulunmıyarak bu duruma göz yummuş ve hayali profillerle yetinmiştir.

Bu durumun tahkiki için, tarafsız ve güvenilir bir teknik hey'et marifetiyle bugüne kadar yapılan taramanın kontrolü için:

1-İnşaata tertipli ve tarihli faturalardan akaryakıtın tesbiti.

2-Mahallinde sürekli nezaret altında tarağın çalıştırılması ve 12 mil mesafeye sözleşme ile saptanan mahale çamuru atan kendinden motorlu dubaların sefer sayılarının ve taşıdıkları çamur miktarının saptanması.

3- Tarak ve dubaların ayrı ayrı bu süre içinde harcadıkları akaryakıtın hesaplanması.

4-1.ci ve 3.cü maddeler yardımıyla dubaların sefer sayıların bulunması ve buradan da taşıdıkları çamur miktarının saptanması.

5-Kabarma ve su muhtevası çıkarılarak, iskandil profilleri ile yapılması gereken gerçek kübaj miktarının bu şekilde yakın bir takribiyetle hesaplanması gerekir.

Ancak bundan sonradır ki, söylentilerin ne ölçüde gerçek olduğu sonucuna varılabilir.

DENİZCİLİK BANKASI T.A.O. MEMURLARI ARTIK KOMİSYONCULUKDA MI YAPMAKTADIR ?

Bundan bir süre önce, iki devlet arasında imzalanmış sözleşme gereğince, çeşitli ulaştırma sektörlerinden oluşan bir heyet Ulaştırma Bakanının başkanlığında Libya'yı ziyaret etmiştir. Ortaklaşa yapımı tasarlanan tersane için, bu heyete Denizcilik Bankası'nı temsilen de Gemi İnşa Mühendisi Ertuğrul NİŞEL katılmıştır. Ertuğrul NİŞEL, İzmir Alaybey Tersanesi Tevsi Projesi Müdürü" olup, geçen sayılarımızda sözünü ettiğimiz Syncrolift (gemi asansörü) alımındaki yolsuzluk söylentilerine adı karışmış şahıslardan biridir.

İşte, Libya'ya giden sözkonusu heyet çeşitli konularda görüşmeler yapıp topluca yurda döndüğü halde, ne hikmet ise (!) adı geçen Gemi İnş. Mühendisi Ertuğrul NİŞEL bir kolayını bulup heyetten ayrılarak bir süre daha Libya'da kalmıştır. Fakat daha sonra bu "hikmet"in nedeni ortaya çıkmıştır. Kısaca özetlersek Denizcilik Bankası memurlarının ek (!) görev üstlenmeleri olayı şöyle gelişmiştir. Geçen Ağustos ayında aniden Ankara Libya Büyükelçiliğinden Dış İşleri Bakanlığı kanalıyla Ulaştırma Bakanlığına gönderilen bir mesajla "son ortak toplantıda kararlaştırılan İspanya tersanelerinin müştereken tetkiki için hareket tarihinin acele bildirilmesi" istenmiş, böylece de Ertuğrul NİŞEL'in arkasındaki güçlerin tezgahladığı bu tertiple Ertuğrul NİŞEL yanına yabancı dil bilmeyen Alaybey Tersanesi Müdürü ile hiç ilgisi bulunmayan bir inşaat mühendisini de alarak, İspanya'nın Kanarya Adalarında Las Palmas'da Libya heyetine katılmıştır.

Bu şekilde Ertuğrul NİŞEL'in esas amacı ortaya çıkmıştır:

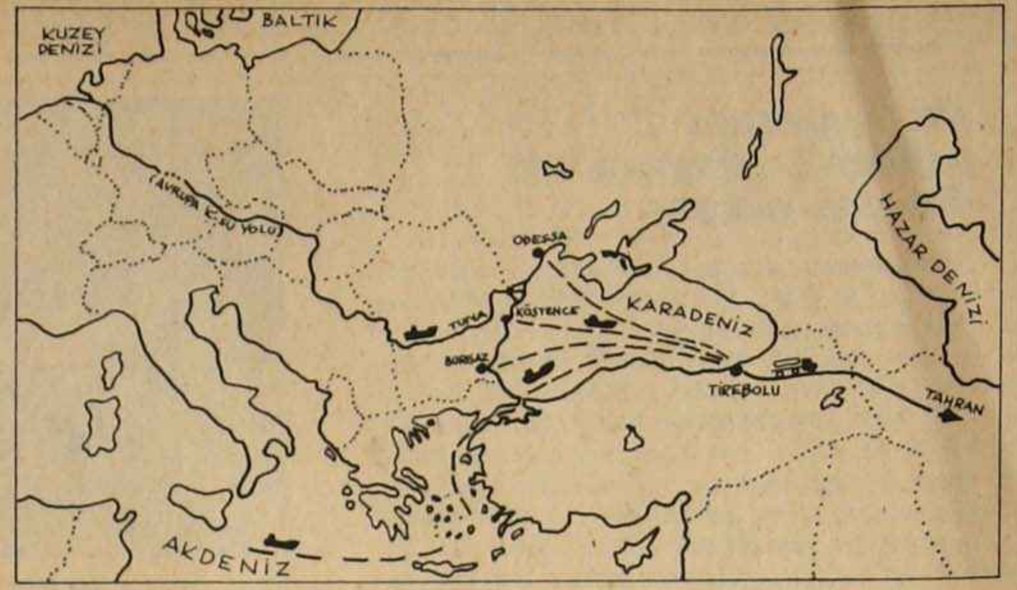
Las Palmas'daki Syncrolift (gemi asansörü)'i Libyalılara göstermek ve bizde yaptığı gibi Pearlson Engineering Com. Inc. aile şirketinin bu patentini Libya'lılara bizim aracılığımızla satın aldırmak'. Bu depüdüz komisyonculuk değil de nedir?

Böyle bir komisyonculuk olayının tezgahlanması, Ertuğrul NİŞEL'in gerisinde daha başka yerli ve yabancı güçlerin olduğunu açık bir şekilde kanıtlamaktadır.

KARADENİZ'DE YENİ BİR LİMAN GEREĞİ

Melih KÖKNEL

(Uluslararası Liman Birliği Üyesi)



Bundan bir süre önce, Doğu Akdeniz ve Basra Körfezindeki liman tıkanıklıkları ve Lübnan'daki iç savaş sonucu Beyrut serbest limanının çalışamaz hale gelmesi nedenleriyle, Türkiye üzerinden geçen Orta Doğu transit yüklerindeki bugünkü artışına bakıp, ülkemiz ekonomisine zararlı etkilerde bulunacak alt yatırımlara gidilmesinin doğru olmıyacağını belirtmiştik. (Cumhuriyet gazetesi 31 Temmuz 1976)

Her şeyden önce, ülkemizden geçen zorunlu ve sürekli transit trafiğinin sağlıklı bir şekilde saptanması ve buna göre limanlarımızın ve kara ulaşım yollarımızın mevcut en uygun şartlara göre planlanması ve inşası gerekmektedir.

Orta Doğuda petrol üreten ülkelerin aşırı döviz girdileri bunları, Gelişmiş endüstrilerin bir pazarı haline getirmiştir. Özellikle AET ve COMECON ülkeleri bu cazip pazarı ele geçirme uğraşı içindedirler. Ancak bu pazara ulaşmaları büyük ölçüde Türkiye üzerinden olasıdır. Geçen yıl, Batı Almanya kaynaklı bir habere göre, İran ile olan transit trafikteki güçlüklere bir çözüm bulmak üzere Kuzey Avrupa yükleyicileri Birliği Marsilya ile Tahran'dan bin kilometre uzaklıkta, Türkiye'nin Doğu Karadeniz kesimindeki bir limanı arasında Roll-on/Roll-off (Treyler taşıyan gemi) hattının açılmasını öngörmüşlerdir. Bu amaçla, söz konusu Türk limanında yapılacak yatırımların çok fazla olmıyacağı görüşü payılaşılmaktadır.

Alman yükleyicileri Birliği, İrandaki kendi elçiliklerinin garantisi altında bu ülkede kardeş bir kuruluşun faaliyete geçmesi halinde, gümrük işlemlerinde çok büyük kolaylıklar sağlıyacağı kanısındadır.

Keza Doğu Bloku ve özellikle COMECON ülkeleri, Orta Doğu ile yakın ekonomik ilişkiler kurmaya başlamışlardır.

Bunların bir kısmı Tuna işsuyoluna sahildar ülkelerdir. Avrupa Kanalı olarak nitelendirilen Ren-Main-Tuna bağlantısı ile Köstence kanalı 1982 yıllarında servise girdiklerinde, son on yılda endüstriyel büyümelerinde ortalama ve yaklaşık olarak % 300 bir artış gösteren Doğu Avrupa ülkelerinin ürünleri, bu içsuyolu ile Karadenize ve buradan da Orta ve Uzak Doğu ile Afrika pazarlarına yönelecektir.

Batıyı Doğuya bağlıyan karayollarımız ile demiryollarımızın alt yapı ve kapasite yetersizliği, Doğu Akdenizde olduğu kadar ve de daha fazla Doğu Karadenizde karayolu taşımalarıyle bütünleşecek bir yeni transit limanının yapımını zorunlu kılmaktadır. Mevcut Trabzon limanında gerek barındırılmış deniz kesiminin rıhtımlarının ve serbest alanları ile antrepolarının yetersiz oluşu ve bunların tevsi olanaklarının sınırlı kalması, gerekse karayolu bağlantasının her yönü ile amaca uygun düşmemesi bu yörede yeni bir liman konumunun araştırılmasına neden olmuştur. İlgililerce yapılan ön araştırmalarda, Tirebolu'nun doğusunda Harşit suyu ağzında ve taramak suretiyle bir kesimi vadiye sokularak yeni bir bölge limanının inşası öngörülmektedir. Tasarlanan Dördüncü Plan hedeflerine uygun olarak da, böylece Trabzon ve Giresun koltuk limanlarının yanısıra bu yörede organize sanayi ve ticaret bölgeleriyle bütünleşecek ve transit trafiği de içerecek yepyeni bir modern bölge limanı kompleksi oluşturulacak; gerektiğinde gemi bakım ve onarım tersanesine de yer verilecektir. Ayrıca bu şekilde oluşacak iş ve ticaret merkezlerinin çevresinde disiplinli bir şekilde iskân bölgelerinin de planlanması sağlanmış olacaktır. Harşit vadisinden geçirilecek yeni karayolu da liman gerisini ülke ve ülke dışına en iyi bir şekilde bağlamış olacaktır. Gerçekte Harşit vadisi, Doğu Karadenizi transit karayoluna bağlıyan yegane doğal geçittir. Bu vadiden geçirilecek yol yüzde bir eğimle büyük rampalar yapmadan düzgün şekilde Torul'da mevcut transit yola bağlanmaktadır. Bu denli düşük düzeyden geçecek bir yolun her mevsim geçit vereceği ve kış aylarında kar mücadelesini gerektirmiyeceği açık bir gerçektir. Oysa bu yolun alternatifi olan bugünkü Zigana dağ geçidi, düşünülen 105 milyon liralık tünel inşaatına rağmen 1830 metre yüksekliğe tırmandığı ve en az 40 Km lik bir kesiminde yılda 4 ay kar mücadelesi verildiği bilinmektedir. Ayrıca Harşit yolu mevcut yoldan Torul sapağına kadar 8 km daha kısa olacaktır.

Karadenizin bu Doğu yöresinde demiryolu bağlantısının olmayışı, Ro/Ro sistemile (denizyolu- Karayolu) kombine taşımayı zorunlu kılmaktadır. Bu arada, Birleşik Krallığın ortaya attığı konteyner taşına yeni tipteki bir layter (Lighter Straddle) taşıyıcının bazı teknolojik değişiklerle Tuna İçsuyolu ile Karadenizde çalışma olanaklarının şimdiden araştırılmasında yarar vardır. Böylece içsuyolu-denizyolu-karayolu kombine taşımasına bir adım atılmış olacaktır.

3000 Beygir gücünde özel itici römorkörleri olan 67,0x17,17 metre boyutundaki bu layterler çok az su çekmekte ve üst üste iki sıra halinde 100 adet 20 ayak boyunda konteyner (yüklük) taşımaktadırlar.

Tüm bunların yanısıra, Hazar denizindeki limanlardan söz etmekte yarar vardır. İnşası öngörülecek yeni Tirebolu liman kompleksinin, gelecekteki transit trafiği yanıtlıyacak şekilde Tahran'a bağlanması Hazar denizindeki Pehlevi ve Novşahi limanları için de Karadenizle yakın ilişki kurma olanağı doğacaktır.

Bugüne dek halkımızın depremlerde uğradığı büyük kayıpların başsorumlusu egemen sınıfların iktidarlarıdır!

TEKNİK GÜÇ

imar iskan bakanlığı, halkımızın hayatı ile oynuyor!

BU İHMALİN HESABI SORULMALI!

TEKNİKGÜÇ

LİCE

Depremlerdeki Can Kayıplarının Tek Sorumlusu Bu Günkü Bozuk Düzen ve Onun Bir Uzantısı Olan Kamu Politikasıdır

O GÜNDEN BU YANA NE YAPILDI?

MC iktidarı, deprem sonrası uygulamalarıyla halkın değil, parababalarının iktidarı olduğunu bir kez daha kanıtladı

TEKNİKGÜÇ

DEPREM SONRASI YARDIMLARIN AKIBETİ NE OLDU?

TEKNİKGÜÇ

yeni deprem yönetmeliği binaların yıkılmasını önleyecek mi ?..

ODAMIZ, LİCE DEPREMİ SONRASI GELİŞMELERLE İLGİLİ OLARAK KAMUOYUNA AÇIKLAMA YAPTI

TEKNİKGÜÇ

GÜNAYDIN FOTO FOTO Haber

Doğu Anadolu'da şiddetli deprem

Binlerce ölü var!

Van Valisi Ahmet Tosun ölü sayısının 3 binin üstünde olduğunu söyledi

Bir çok kasaba ve köy yerle bir oldu





YORUMSUZ

okul sonrası eğitim konferansları devam ediyor

Odamız İstanbul Şubesi'nin düzenlediği OKUL SONRASI EĞİTİM KONFERANSLARI Kasım ayı içinde de halen devam etmektedir. Daha önce yapılan ÖNGERİLMELİ BETON, BETONARME SİSTEMLERİN YATAY YÜKLERE GÖRE PROJELENDİRİLMESİ, ELEKTRONİK HESAP Kurslarından sonra 9-11 Kasım tarihlerinde ÇELİK HASIR Konferansı verilmiştir. Üyelerimizin büyük ilgi gösterdiği ve çok sayıda teknik elemanın katıldığı Konferans Şube Başkanımız Ertuğrul TIĞLAY'ın açış konuşması ile başlamıştır. TIĞLAY konuşmasında "bu tip okul sonrası eğitim konferanslarının üyelerimize özellikle pratik anlamda çok şey kazandırdığını" belirtmiş ve Konferansa gösterdikleri geniş ilgiden ötürü üyelerimize teşekkür etmiştir. Daha sonra İnş.Müh. Doğan YATAN Çelik Hasırın niteliklerinden, kullanıldığı yerlerden ve tiplerinden bahsederek geniş ölçüde bilgi vermiştir. Konferansın ikinci gününde daha çok nümerik örneklere yer verilmiş Çelik Hasırın kullanılması halinde demirden sağlanan tasarruf gösterilmiştir. Seminer sırasınca izleyicilere dağıtılan notlar konferansın daha kolay takip edilmesini sağlamıştır.

Hasır Çelik Semineri

Kasım ayı içinde yapılan bir diğer OKUL SONRASI EĞİTİM KONFERANSI ise "BETONARME PROJE ESASLARI" nı konu almaktadır. Şube Başkanımız Ertuğrul TIĞLAY tarafından verilen bu seminer de üyelerimizin geniş ilgisini toplamış, seminere özellikle genç mühendis arkadaşlarımızdan çok sayıda izleyici katılmıştır. Seminer süresince bir betonarme projenin nasıl yapılması gerektiği; taşıyıcı sistem seçimi, yük analizleri, döşeme çözümleri, kiriş çözümleri, kolon çözümleri,zelzele hesapları, perde hesapları, temel hesapları adım adım anlatılmış ve özel çözümler üzerinde de durulmuştur. Genel anlamda projede takip edilen yol anlatılırken STATİK BETONARME PROJE STANDART kitabının açıklaması da yapılmıştır.

Önümüzdeki ay içinde OKUL SONRASI EĞİTİM KONFERANSLARI'nın 5 ve 6.sı da yapılacaktır. Bu konferanslardan biri KALİTELİ BETON YAPIMI, diğeri ise YÜKSEK YAPILARDA VE ENDÜSTRİ YAPILARINDA TAŞIYICI SİSTEM SEÇİMİ'ni konu alacaktır.

Betonarme Statik Proje Semineri

Odamız mesleğimizide ilgilendiren çeşitli yurt sorunları hakkında araştırmalarını sürdürmektedir. 1976 çalışma döneminde daha önce çimento sorunu araştırılmış ve bir broşür halinde yayınlanmış.Bugünler de Türkiye'de konut sorunu araştırması tamamlanmış olup Odamız Merkezi tarafından bir kitapçık halinde yayınlanmıştır. Türkiye'de Konut Sorunu adıyla yayınlanan bu araştır - mada Konut alanındaki durum, Konut sektörünün ulusal Ekonomi içindeki yeri ve konut gereksinmesi, arsa sorunu dökümantal bir şekilde ele alınmaktadır.Yakında Türkiye Ulaşım Sorunu araştırmasıda tamamlanacak,yine aynı şekilde broşür halinde basılacaktır.

HAVA KİRLİLİĞİ KONUSUNDA BASIN TOPLANTISI

Ülkemizin dışa bağımlı Ekonomik yapısı ve buna bağlı çarpık kentsel gelişmesinin bir sonucu olarak giderek artan biçimde insan sağlığını tehdit eden Hava kirliliği konusu Kış mevsimine girerken yine gündeme gelmiştir.Özellikle Ankara ilinde normal ölçülerin çok üstünde olan ve yakın gelecekte kitlesel ölümlere yol açabilecek hava kirliliği sorunu üzerinde yapılan çalışmaların önümüzdeki günlerde Odamız tarafından bir basın toplantısı ile yeniden kamu oyuna duyurulacaktır.

TEMSİLCİLİKLERİMİZDEKİ SEMİNERLER

Aralık ayının ikinci yarısında Diyarbakır temsilciliğimizde Hasır-Çelik konusunda bir konferans yapılacaktır. Şimdiye dek bir çok ilimizde yapılan bu konferanslar büyük ilgi görmüştü.Aynı ilgiyi Diyarbakırda da tekrarlanacağına inanıyoruz.

Gaziantep'te "BETONARME ÇATLAKLAR" konusunda 27 Kasımda tartışmalı bir konferans,Odamız adına O.D.T.Ü Öğretim üyelerinden Prof. Dr. Uğur Ersoy ve Yrd. Prof. Dr. Emin Aktan tarafından verilecektir.Konferans ta ayrıca konuyla ilgili slaytlar gösterilecek ve bölgedeki özel sorunlar tartışılacak.

OTOPARK YÖNETMELİĞİ

yeri tefrik ve tesis edilebilir.Ticaret bölgelerinde ve ticaret yollarında ön bahçeler bu maksat için kullanılamaz.

d)Konut bölgelerinde tretuvar seviyesinde dükkan tesis edildiği takdirde: Dükkan cephesi boyunca:

-10metreye kadar olan ön bahçe mesafesi otopark alanı olarak kabul edilmez.

Genel Otoparklar:

Madde 12. Genel otopark alanı ihtiyacı şehir ve kasabaların planlamaya esas olan nüfus büyüklüklerine ve şehir bölgelerine göre imar planında gösterilir.

Genel otoparklar katlı otopark olarak yer altında veya yer üstünde tertiplenebilir.

Madde 13.Genel otoparklar hiçbir surette özel veya tüzel kişi, kurum ve müesseseler tarafından daimi olarak özel otopark ihtiyaçları için kullanılmayacağı gibi bu maksatla kendilerine hiçbir idare tarafından tahsis edilemez.

Çeşitli Hükümler:

Madde 14. Genel, bölge ve kapalı otopark (Garaj larda yangına karşı gereken terbirlerin alınması ve giriş-çıkışların yeterli ölçüde olması,iç ve dış trafiği aksatmıyacak biçimde düzenlenmesi zorunludur.

Mevcut binaların ilave,tevsi ve kullanış değişikliklerinde de söz konusu kısımlar için bu Yönetmelik hükümleri uygulanır.

Madde 15. İmar Yönetmeliklerinde otoparklarla ilgili hüküm bulunan Belediyelerin İmar Yönetmeliklerinin ilgili hüküm leri iptal edilmiştir.

Ancak, tasdikli otopark bölgeleme planı bulunan Belediyelerce,söz konusu planlarda aksine hüküm olmadıkça bu Yönetmelik hükümleri uygulanır.

Madde 16. Bu yönetmeliğin 10. maddesinin son fıkrası Resmi Gazetede yayınlandığı tarihte, diğer maddeleri ise Resmi Gazetede yayınlanmasından 6 ay sonra yürürlüğe girer.

YÖNETMELİĞİN 6.MADDESİNE İLİŞKİN TABLO

BİNA TÜRLERİ	PLANLAMAYA ESAS OLAN NÜFUS 100-300 Bin	300 Binden Yukarı
Ticari amaçlı binalar ve Büro binaları	300 m^3 brüt hacim için	225 m^3 brüt hacim için
Oteller :		
a).Lüks sınıf	7 yatak için	7 yatak için
b) 1. sınıf	12 yatak için	7 yatak için
c) Diğer	15 yatak için	10 yatak için
Moteller	3 yatak için	3 yatak için
Lokanta ve Gazinolar	20 oturma yeri için	20 oturma yeri için
Tiyatro, Sinema, spor tesisi	30 Oturma yeri için	20 Oturma yeri için
Üniversite yüksek okul (Tekli Öğretim)	65 Öğrenci için	50 Öğrenci için
Lise ve dengi okulları (Sanat Ok. ve benzeri)	1 derslik için	1 derslik için
Hastane, sağlık kurumları	10 yatak için	10 yatak için
İbadet yerleri	30 kişi için	20 kişi için
Konutlar	4 daire için	4 daire için
Sanayi ve depolama tesisleri	450 m^3 bürüt hacim için	450 m^3 bürüt hacim için
Küçük Sanayi	200 m^3 bürüt hacim için	200 m^3 bürüt hacim için

Bir Otopark yeri ayrılması zorunludur.

İETT GENEL MÜDÜRÜ SAFFET GÜRTAV, İstanbul Metrosu Yapımına Talip Olan FRANSIZ ŞİRKETİNİN DAVETLİSİ OLARAK YURTDIŞINA GİTTİ...

Baştarafı 8.sayfada

Nitekim, daha bir süre önce İETT tarafından mübaya yoluna gidilen 600 otobüste tezgahlanmak istenen fakat Belediye Başkanı Tarafından engellenen oyunla da yine bazı çıkar çevrelerine, tatlı vurgun olanakları sağlanmıştır.

Türkiye'deki bütün büyük yatırımlarda olduğu gibi İETT yatırımlarında da bir avuç çıkar çevresine vurgun imkanı sağlanmasını, ülkemizdeki dışa bağımlı çarpık kapitalizmin doğal bir sonucu olarak görüyor, sorunun temelinde düzen meselesinin yattığını bilerek, mesleki alanımıza da giren tüm bu yolsuzluk ve usulsüzlük girişimlerini kamuoyuna açıklamayı görev biliyoruz...

otopark ve garajlarla ilgili yeni yönetmelik

7.5.1976 Gün ve 15580 Sayılı Resmi Gazetede Yayınlanan Yönetmelik

İMAR VE İSKAN BAKANLIĞINDAN

Yasal Dayanak,

Madde.1. Bu Yönetmelik 6785sayılı yasayı değiştiren 1605 sayılı Yasanın ek 1. maddesine göre Belediyelerin İmar Yönetmeliklerine ek olarak düzenlenmiştir.

AMAÇ

Madde 2. Bu Yönetmeliğin amacı şehir ve kasabalarda sayısı gün geçtikçe artan motörlü taşıtların doğurduğu Trafik sorunu ve özellikle artan araba sahipliği nedeniyle otopark sorununu çözümlemek için bina ve tesislerde özel imar planlarında genel otopark yerleri tesisi ile bunların miktar ve ölçülerini belirlemektedir.

KAPSAM

Madde 3. Yönetmelik, Planlamaya esas olan nüfusu 100 Bin ve daha yukarı olan şehir ve kasabalar: 100 bin ile 300 Binden Yukarı nüfuslu olmak üzere iki gurupta ele alınarak hükümler getirilmiştir. Ancak İmar ve iskan Bakanlığı Turizm sanayii veya başka etkenlerin sebep olduğu Trafik yoğunluğu nedeniyle şehir ve kasabalardan lüzumlu göreceklerini üst guruplara aktarabileceği gibi planlamaya esas olan nüfusu 100 Binden az olan yerleride bu Yönetmelik kapsamına alabilir. Veya bir guruptaki hususlardan bir kısmının bu yerlerde de uygulanmasını istiyebilir.

TANIMLAR

Madde 4.

(a) Bina Otoparkları:

Bir binanın içinde ikâmet eden, çalışan, icrayı sanat eden kişilerin araçları için gerekli olan ve aynı binanın oturduğu parsel içerisinde veya bir adadaki binaların tümünün yada bir kısmının yararlanması amacı ile toplu halde düzenlenen otopark yerleridir.(Bu otoparklar açık veya kapalı garajlar, katlı garajlar) olarak yapılabilir.

(b) Bölge Otoparkları:

Parselinde otopark yapılmasında sakınca görülen binalarla,otopark ihtiyacının parseli dışında karşılanmasında sakınca görülmiyen binaların otopark ihtiyacının topluca karşılanması amacıyla açık veya kapalı (garajlar, katlı garajlar) olarak tesis edilen otoparklardır.

(c) Genel otoparklar:

Tüm motorlu taşıtların yararlanmasına mahsus olmak üzere açık veya kapalı (Garajlar) olarak tesis edilen otoparklardır.

OTOPARK YERİ ALANI HESABI

Madde 5. Otopark yeri alanı, bir binek araba için 25 M^2 olarak hesaplanır. (Bu hesaba giriş, çıkış ve manevra yerleri dahildir.) Kamyon ve benzeri ağır araçlar, için bu miktar 50 metrekare olarak alınacaktır.

Otopark yerlerinin tesbitinde, Metrekare olarak ayrılan park yerlerinin, arabaların giriş çıkış ve park etme düzeni yönünden kullanılabilir olduğu projesinde gösterilir.

Bina Otoparkları:

Madde 6.Binalarda kendi parseli içinde veya bu binalar için tesbit edilecek uygun yer ve mesafede tertiplenmesi zorunlu olan otopark miktarı ekte gösterilmiştir.

Bu zorunluluklar en az miktarlar olup belediyeler lüzum ve zaruret gördükleri takdirde gerekçelerinide belirtilerek İmar ve İskan Bakanlığına otopark alanı ihtiyacını artırıcı teklifler yapabilirler. Bu teklifler bir şehrin tümü için olabileceği gibi yalnızca belirli bölgeleri için de yapabilir.

Parseli içinde binanın ihtiyacını karşılamak üzere yapılacak otopark yerleri bina inşaat sahası hesabına dahil edilmez.

Madde 7.Kendi parselinde otopark yapılacak bina ve tesislere, lüzumlu otopark yerleri tefrik edilmedikçe yapı izni, otoparklar tesis edilmedikçe de kullanma izni verilmez.

Madde 8. Ticaret bölgeleri içinde ve ticaret yollarında yapılacak bilumum binalar ticari amaçlı bina sayılırlar. Ticaret bölgeleri dışında yapılacak birden fazla amaçlı yapılarda (Büro, Konut ticaret vs.) her amaca ayrılan bölüm için 6. maddedeki kendi sınıfına göre bina otoparkı yeri hesaplanır.

Madde9. 6. maddede belirtilen kullanışlar dışında inşa edilecek binalar için aranacak otoprak alanı miktarı binanın kullanma maksadı ve arazi durumu gözönüne alınarak 6. maddedeki ölçümlere kıyasla belediye encümenlerince(Ankarada İmar İdare heyeti) tesbit olunur.

Madde 10. Belediye encümenlerince (Ankara'da İmar İdare Heyeti) parselinde otopark yapılmasında sakınca görülen binalarla otopark ihtiyacının parseli dışında karşılanmasında sakınca görülmeyen binalara ait otopark ihtiyacının,parselin dışında ve parselden en çok 500 m. mesafe dahilinde bölge otoparklarında temini mümkündür.Zaruri hallerde bu mesafe Belediyenin teklifi,İmar ve İskan Bakanlığının kabulü ile arttırılabilir. Parselin dışında otopark tesis edecekler, tesis yeri için Belediyelerden ön muafakat almak zorundadırlar. Bu maksat için Belediyeler de bu esaslar dahilinde bölge otoparkı veya katlı otoparklar tesis edebilir ve binalara ihtiyacı kadar park yeri tefrik edebilirler.Binaların daimi kullanımı için tefrik ve tesis edilecek bina otoparklarından alınacak bedel ve bu bedelin tahsil şartları Belediye Encümenlerince tesbit edilir.

Bölge otoparklarından daimi kullanma hakkı olan kişiler dışında oto sahipleride yararlanırlar.

Belediyeler tesis edecekleri bölge otoparkı yerlerini tesbit edip şehrin bölgelerinin ihtiyaç önceliğini de gözönünde bulundurarak tasdik edilmek üzere İmar ve İskân Bakanlığına teklif ederler.

Madde 11. Binaların:

a)Arka bahçelerinde,İmar Yönetmeliğinin müştemilatla ilgili hükümlerine uyulmak kaydıyla açık veya kapalı otopark yeri tefrik ve tesis edilebilir.

b)Yan bahçelerinde en az komşu yaklaşma mesafesi dışında kalan alanlar yalnızca açık otopark yeri olarak tefrik ve tesis edilebilir.

c)Ön bahçelerinde yalnızca açık otopark

DEVAMI 10.SAYFADA

Son Otopark Yönetmeliği Konusunda Serbest Kesimde Çalışan Bir Üyemizin Görüşleri...

"YENİ OTOPARK YÖNETMELİĞİ (TRAFİK VE ULAŞIM SORUNLARI İÇİN) ÇÖZÜM DEĞİLDİR"

YENİ OTOPARK YÖNETMELİĞİ, ESASINDA DAHA FAZLA OTO SATABİLMEK VE DOLAYSIYLADA DAHA FAZLA KAR ELDE ETMEK İÇİN ÖZEL OTO ÜRETİMİNİ VE SATIŞINI KÖRÜKLEMEK AMACIYLA OTOMOTİV TEKELLERİNİN ÇIKARTIRDIĞI BİR YÖNETMELİKTİR VE NE TRAFİK SORUNUNA NEDE OTOPARK SORUNUNA KÖKLÜ HİÇ BİR ÇÖZÜM GETİRMEYECEKTİR.

PLANSIZ, PROGRAMSIZ GELİŞEN VE BİR AVUÇ ÇIKAR ÇEVRESİNE, SPEKÜLATÖRLERE HİZMET EDEN BİR KENTLEŞME POLİTİKASI VE KİTLE TAŞIMACILIĞINI BİR KENARA İTEN ULAŞIM POLİTİKASI ELBETTEKİ İÇİNDEN ÇIKILMAZ BİR TRAFİK SORUNU YARATACAKTIR. BU SORUN DA, BÜTÜN DİĞERLERİ GİBİ ÜLKEMİZDE UYGULANAN KAPİTALİST EKONOMİ POLİTİKANIN DOĞAL BİR SONUCUDUR.

SON OTOPARK YÖNETMELİĞİ, BÜYÜK ŞEHİRLERİN, ÖZELLİKLE DE İSTANBUL'UN TRAFİK VE OTOPARK SORUNUNA SİZCE BİR ÇÖZÜM GETİRECEK MİDİR ?

Şuayip GÜREL–Son otopark yönetmeliğinin büyük kentlerin trafik ve otopark sorununa kalıcı ve ciddi bir çözüm getireceğine inanmıyorum. Soruna, temeline inerek değil de tamamen yüzeysel olarak bakacak olursak: yol kenarlarına park edilen ve hemen hemen tamamı özel olan otoların, ilgili yönetmeliğin kapsamına giren binaların garajlarına konulmasıyla trafiğin biraz daha rahatlıyacağı hiç şüphesiz ki sözkonusu olabilir. Fakat "bu, trafik sorununun halli için yeterli ve gerekli bir çözüm müdür?" diye düşünecek olursak, elbette ki buna olumlu cevap vermek mümkün olmıyacaktır. İşte o zaman sorunun temeline inmek gerekecektir.

Bugün büyük kentlerimizde içinden çıkılmaz bir duruma getirilen trafik sorunu, yine büyük kentlerin ulaşım ve kentleşme sorunlarıyla birlikte ele almak gerekir. Muhakkak ki bu da, o ülkede uygulanan genel ekonomi politikadan bağımsız değildir. Plansız, programsız gelişen ve bir avuç çıkar çevresine, spekülatörlere hizmet eden bir kentleşme politikası ve kitle taşımacılığını bir kenara iten ulaşım politikası elbette ki içinden çıkılmaz bir



otopark ve trafik sorunu yaratacaktır. Halkımızın karşı karşıya olduğu bütün sorunlar gibi kentleşme ulaşım ve trafik sorunları da, emperyalizmin güdümündeki kapitalist politikanın dayattığı sorunlardan başka bir şey değildir.

Bugün ülkemizin ekonomi politikasının tayininde bir avuç işbirlikçi büyük tekelin, bu arada otomotiv tekellerinin de etkinliğini dikkate alacak olursak, trafik ve ulaşım meselesinin nereye dayandığını daha sıhhatli bir şekilde görebiliriz. Gerçekten de büyük kârlar elde etmek amacıyla her yıl binlerce özel oto üreterek piyasaya süren ve sermayesine sermaye katmak, böylece daha çok kâr elde etmek için, bunları satmak zorunda olan otomotiv tekelleri, trafik ve ulaşım sorunun başnedeni olmaktadır. Böylece bu sorunların esaslı çözümü için geçerli olan kitle taşımacılığı - tekellerin kâr hırsıyla- bir kenara atıldığı gibi, her türlü, reklam ve propaganda yöntemleriyle, insanların daha rahat yaşam istem ve duyguları da sömürülerek, emekçi halkın sırtından çıkarılan paralarla yapılan yollar özel otolarla doldurulmakta ve ortaya artık tam bir rezalet haline gelen trafik sorunu çıkmaktadır.



Nitekim, 7 Kasım 1976 tarihinden itibaren yürürlüğe giren ilgili yönetmeliğe baktığımızda, bu durumun dolaylı da olsa itiraf edildiğini görmekteyiz. Yönetmeliğin amaç başlıklı ibaresinin altında Madde 2 'de şöyle deniliyor:

"Bu yönetmeliğin amacı şehir ve kasabalarda sayısı gün geçtikçe artan motorlu taşıtların doğurduğu trafik sorunu ve özellikle artan araba sahipliği nedeniyle otopark sorununu çözümlemek için bina ve tesislerde özel imar planlarında genel otopark yerleri tesisi ile bunların miktar ve ölçülerini belirlemektir. "Görüldüğü gibi bina ve tesislerdeki ve garaj zorunluluğuna gerekçe olarak "özellikle artan araba sahipliği" meselesi getirilmektedir. Acaba bu "araba sahipliği" nin "özellikle" artmasının, dolayısıyla da bir trafik keşmekeşi yaratmasının sebebi nedir? İşte, sorunun özü burada yatmaktadır. O da, biraz önce izah ettiğim gibi tatlı kâr peşinde koşan ve çeşitli yöntemlerle özel oto alımını körükleyen otomotiv tekelleridir. Gerçekten de berbat bir durum arzeden bir trafik sorunu varken, yürüyerek on dakikada gidilecek yere arabayla yarım saatte gidilebilirken ve de üstelik kaldırımlar bile park yapan özel otolarla doluyken artık özel oto almak imkanı olan bir kimsenin, bütün bu dertler apaçık ortada dururken araba almaktan vazgeçebileceği bellidir. Bu durumda çıkarlarının tehlikeye girdiğini gören otomotiv tekellerinin, faturasını yine yoksul halka yüklemek üzere duruma müdahele edeceği ve yönlendirdiği siyasal iktidarlara kendi menfaatlerini koruyucu bir takım tedbirler aldıracağı kaçınılmazdır. Ve yine bu tedbirlerin(!) de sorunu temelden çözümleyici değil, aslında sadece belli bir azınlığın yararını dikkate alan "tedbirler" olacağı doğaldır.

Buraya kadar ifade ettiklerimi kısaca özetleyecek olursak, yeni otopark yönetmeliği, esasında daha fazla oto satabilmek ve dolayısıyla da daha fazla kâr elde etmek için özel oto üretimini ve satışını körüklemek amacıyla otomotiv tekellerininin çıkarttırdığı bir yönetmeliktir ve ne trafik sorununa ne de otopark sorununa köklü hiçbir çözüm getirmeyecektir.

OTOPARK YÖNETMELİĞİNİN İLGİLİ MADDELERİ GEREĞİNCE YAPILACAK DÜZENLEMELERİN, DAİRE FİYATLARINA ETKİSİ SİZCE NE OLABİLİR ?

Şuayip GÜREL- Otopark yönetmeliğinin ortaya çıkaracağı yeni düzenlemeler, muhakkak ki daire fiyatlarının oldukça artmasına neden olacaktır. Yönetmelik çıkmadan önce binanın alt katında daire olan yerler şimdi garaj olacağına göre bu dairelerin satış bedeli de böylece diğer katların satış fiatına (kendi payına düşecek şekilde) eklenecektir. Bu farkı da daireyi satın alacaklar ödeyecektir.

Bunun dışında, kat fiyatlarının artmasıyla dolaylı bir şekilde, bu, kira fiyatlarının artmasına da etkiyecektir. Bir katı normalden daha yüksek bir fiyat ödeyerek alan bir kişinin, onu kiraya verdiği takdirde daha yüksek bir kira isteyeceği normaldir.

OTOPARKLARIN YAPIMINDA UYGULANAN BU YENİ YÖNTEM, SİZCE HALKTAN ALINAN HAKSIZ BİR VERGİ DEĞİL MİDİR? BU VERGİNİN KONUT SAHİBİ OLMAK İSTİYENLERDEN DEĞİL DE, OTOMOBİL YAPIM VE SATIŞINDAN YÜKSEK KARLAR ELDE EDEN FİRMALARDAN ALINMASI GEREKMEZ Mİ? BU KONUDAKİ GÖRÜŞLERİNİZİ AÇIKLARMISINIZ.

– Otoparkların yapımında uygulanan yeni yöntem elbetteki halktan tamamen haksız olarak alınan bir vergi niteliğini taşımaktadır. Çünkü, ilk sorunuza verdiğim yanıtta da belirttiğim gibi trafik ve otopark sorununu yaratan halk değil, otomotiv tekelleridir. Fakat bu işin faturası da halkın sırtından çıkartılmak istenmektedir.

Bu konuda somut bir örnek verecek olursak, örneğin özel bir araba değil de konut edinmek isteyen bir aile, yeni yönetmeliğe göre yapılmış bir fiyat ödeyeceklerdir. Halbuki bu ailenin özel otosu olmadığına göre, otopark için fazladan böyle bir "haraç" ödemeye hiç bir mecburiyeti yoktur. Kaldı ki özel otosu dahi olsa, yine de böyle bir fazladan fiyat ödemeye mecbur değildir. Devlete zaten belirli bir vergi ödemektedir, bir de özel otusunun vergisini ödemektedir. Bunların dışında ayrıca garaj ve otopark yapımından ötürü fazladan para ödemesi tamamen mantık dışıdır. Ve zaten daha önce de ifade ettiğim gibi böyle bir sorunu doğuran kimse, onun sonuçlarını da o karşılamalıdır. Dolayısıyla, ortada bir trafik ve otopark sorunu varsa, bunun çözümü için gerekli maddi yükü de, izledikleri politika sonucu bu sorunu yaratanlar, yani devleti elinde bulunduran siyasi iktidarlar ve otomotiv tekelleri yüklenmelidir. Ama tabii ki bunu, genel politikasıyla emekçi halka değil bir avuç azınlığa hizmet eden siyasal iktidarlardan ve bütün çabası "daha fazla kâr için daha fazla sömürü" felsefesinden başka bir şey olmayan otomotiv tekellerinden beklemek de hayal olacaktır. İşte bu nedenle de burada yurtsever teknik elemanlara düşen görev bu uygulamanın ne anlama geldiğini, yani kimlerin çıkarına hizmet ettiğini, sorunların kimler tarafından nasıl yaratılıp sonuçlarının kime yüklenmek istendiğini kamuoyuna en iyi bir şekilde duyurmak, gerçekleri kitlelerin gözü önüne sermektir. Yine bu uygulamaların, zaten egemen çevrelere hizmet eden düzen yerine sömürünün olmadığı bir düzenin gerçekleşmesiyle sağlanacağını kitlelerin bilincinde yaratma görevini yerine getirmeliyiz.